ANNO XXX - N. 7
COPIE 150.000
LUGLIO 1924
RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10
LE VIE D'ITALIA
ORGANO UFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE
PER LE INDUSTRIE
TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610
ROMA, VIA MARGHERA, 6 - ANGOLO VIA DEI MILLE
Ecco l'Amaro che Vi piace!...
RAMAZZOTTI
AMARO
FELSINA RAMAZZOTTI
FLLI. RAMAZZOTTI
MILANO

NEL
"TOURING OIL"
LA VITA
DELL'INGRANAGGIO
TOURING OIL
EXTRA DENSO
S.A. LUBRIFICANTI
E. FOLTZER-GENOVA
"L'OLIO CLASSICO
PER AUTOMOBILI"
S.A. LUBRIFICANTI
E. FOLTZER-GENOVA
2. PIAZZA CORVETTO. 2
AGENZIE E DEPOSITO
Ancona - Bari - Bengasi - Biella - Bologna - Bolzano - Brescia Cagliari - Catania - Catanzaro - Cosenza - Ferrara - Firenze - Fiume - Forlì - Isolaliri - Livorno - Milano - Mondovì - Napoli - Oleggio - Omegna - Palermo - Pisa - Potenza - Reggio Emilia - Reggio Calabria - Roma - Venezia - Verona - Torino - Trento - Trieste - Tripoli.

TESSUTO IMPERMEABILE, INALTERABILE, DI GRAN LUSSO
PER LA CAPOTE DELL'AUTOMOBILE

TRADE MARK

SOLI FABBRICANTI

F. S. CARR COMPANY

DETROIT, MICH. - **BOSTON** - FRAMINGHAM, MASS.
NEW-YORK - ATLANTA - ST. LOUIS

La scelta di un prodotto è sempre suggerita dall'esperienza e dal senso di responsabilità che i buoni Costruttori hanno della loro produzione. Sono infatti sempre i migliori che danno la preferenza ai migliori prodotti

Carrozzeria E. Garavini & C.

Telegrammi: CARROZZERIA GARAVINI
Telefono automatico 42.431.
Code 5.th Edition A.B.C

Da citare nella risposta	

Torino 21, *lì* 7/Marzo/924
Corso Regina Margherita, 17

Egregio Signor

PAOLO CASALOTTO

TORINO
Via Principi d'Acaia n° 20

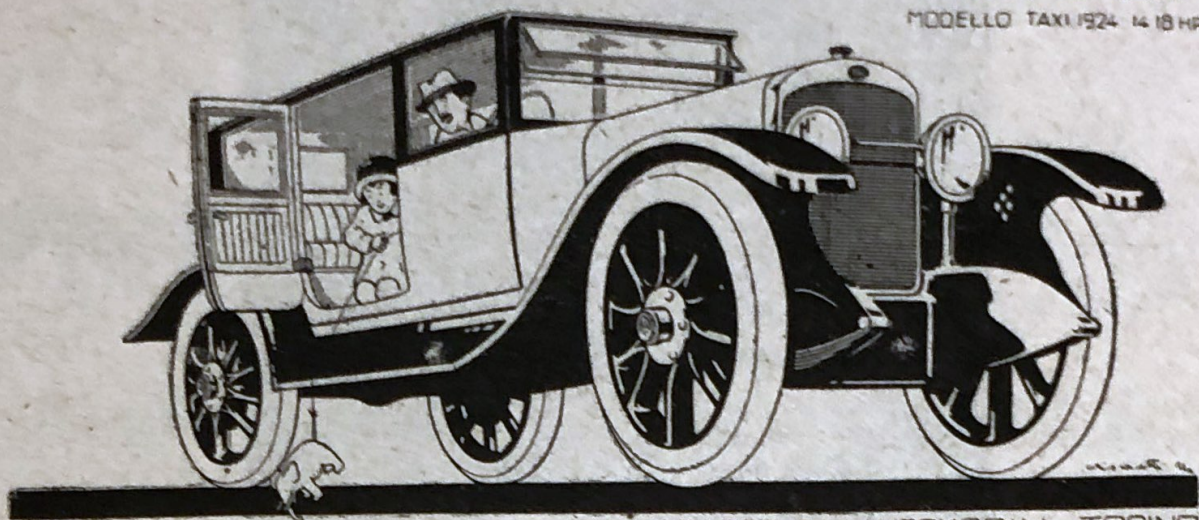
Quali Vostri primi clienti siamo lieti di potervi pubblicamente dichiarare dopò di aver lungamente esperimentato, tanto per applicazioni su vetture di gran lusso che di gran servizio, tutti i tipi di NEVERLEEK che ci avete finora fornito dalla Vostra Rappresentata F.S. Carr co di Boston, che il NEVERLEEK per i suoi requisiti e per gli ottimi risultati ottenuti ha sempre completamente sddisfatto, tanto per eleganza che per buon servizio, a tutte le esigenze della nostra severissima Clientela.

Vogliate gradire i nostri distinti saluti.

E. GARAVINI & C.
[signature]

Il marchio di fabbrica "NEVERLEEK„ che garantisce al compratore l'autenticità del prodotto, è distintamente impresso a colore oro antico, ogni due Yards nella parte interna del tessuto.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: **PAOLO CASALOTTO - TORINO** - VIA PRINCIPI D'ACAIA, 20
TELEFONO AUT. 42-974 - Indirizzo telegrafico: "CARCOCLOTH„ TORINO

MODELLO 56 15 20 HP
MODELLO 50 25 30 HP
MODELLO 51 SPORT 25 45 HP
MODELLO TAXI 1924 14 18 HP

Gra FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

NELLA IIIa CORSA IN SALITA DE LA RABASSADA A BARCELLONA L' **ITALA 51** SPORT DI MOLLER ARRIVA 1a ASSOLUTA NELLA CATEGORIA TURISMO, BATTENDO IL RECORD PRECEDENTE

Montate

PNEUMATICI

DUNLOP CORD

AUTO - MOTO - CICLO

e sarete soddisfatti

SOCIETÀ ITALIANA **DUNLOP** INDUSTRIA GOMMA

DIREZIONE GENERALE

MILANO (19) - Via G. Sirtori 1 A

FILIALE

ROMA (21). . - Viale Castro Pretorio, 116

SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI

TORINO

Automobilisti!

La SOCIETÀ AN. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN **MILANO** - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 10-84, 12-420. 11-45, 10-184 (Centralino)

Capitale sociale L. 12.000.000 intieramente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1923 L. 76.643.262,—

vi raccomanda di assicurare le vostre vetture contro i

DANNI O ROTTURE ACCIDENTALI

Alla fine del 1922 essa aveva liquidato **400** sinistri così ripartiti

per Urti contro alberi, paracarri e simili	N. 66	sinistri	per L.	42.040,—
» Scontri ed investimenti in genere	» 223	»	» »	150.745,—
» Slittamenti	» 25	»	» »	15.360,—
» Ribaltamenti	» 30	»	» »	39.015,—
» Cattivo stato delle strade	» 28	»	» »	21.475,—
» Scoppio di pneumatici	» 9	»	» »	22.060,—
» Lancio di sassi	» 13	»	» »	1.205,—
» Negligenza dello chauffeur	» 6	»	» »	1.385,—

RIVOLGETEVI IN TUTTO IL REGNO ALLE AGENZIE DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA**

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 163.901.549,20

ANNO XXX — Sommario del Fascicolo di Luglio — N. 7

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

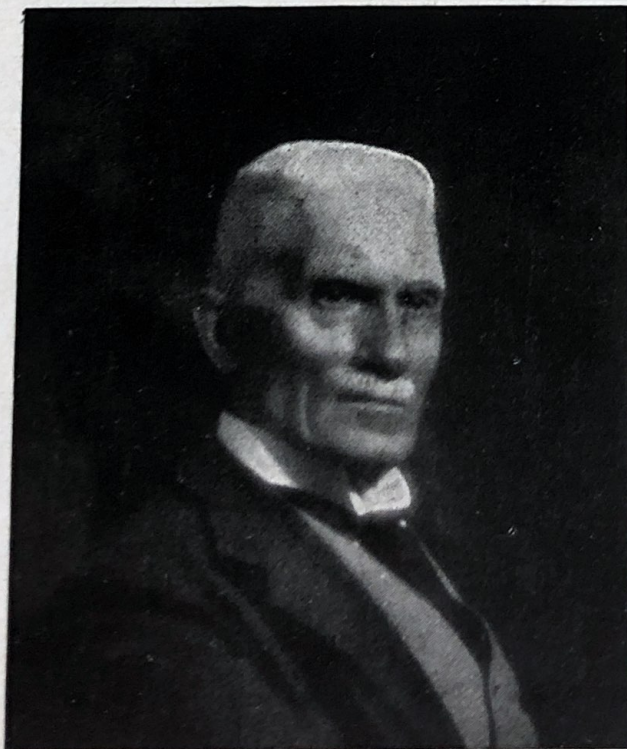
Anno XXX - N. 7 | Luglio 1924

ALBERTO RIVA

La nobile figura di Alberto Riva non appartiene più al nostro Touring, nè alla Famiglia, nè agli amici. Dal 10 maggio scorso è, pel distacco che non ha ritorno, purtroppo solo una affettuosa e accorata memoria, un ricordo caro e pungente, cui si mesce quasi un'invida ammirazione e la soddisfazione sommessamente amara d'averlo avuto in lunga dimestichezza.

Nella settimana in cui mancò, avrebbe compiuto i settantasei anni. La sua lunga e serena giornata segnò di ora in ora un'ascensione continua. Il suo ingegno aperto era guidato da un animo buono, profondamente retto e sostenuto da una volontà tenace, forte di una tranquilla, inesauribile costanza, che lo condusse a grandi risultati. Aveva le qualità solide di fondo e seppe crearsi quelle formali. connubio felice, educato anche dalla chiaroveggenza dell'uomo di mondo. Perciò dovevano sorridergli tutte le fortune, giusto premio alla sua lunga vita integra, laboriosa fino all'ultimo, dedita ad ogni cosa alta e degna.

Nato nel 1848, quando Milano nelle Cinque Giornate scosse il dominio austriaco, partecipò, giovinetto, alle aspirazioni epiche di quegli anni preparatori e fu volontario con Garibaldi nel Trentino e con lui combattente nella sublime follia di Mentana.

Poi si fece da sè cercando la sua strada, appena laureato in ingegneria, così come qualche suo più intrinseco compagno di studi, diventato poi come Lui illustre per altre vie: esempio cospicuo di quella

multiforme versatilità d'ingegno e di quella forza di volontà, che durante il periodo del risorgimento politico italiano ne preparò quello economico. Incominciò con un piccolo commercio di macchine agricole, frutto di un suo affannoso viaggio giovanile di esplorazione commerciale in Inghilterra. Poi fondò quelle officine che portano il suo nome, e che salirono al primo posto in Italia. Le più grandi bonifiche nostre sono dotate delle sue pompe; due terzi dei nostri impianti idroelettrici funzionano con sue turbine: un numero dà la misura del grandioso lavoro: turbine per 2.300.000 HP installate dalle Officine Riva.

Industrialmente e socialmente era salito al più alto fastigio. Ma la sua modestia non ne venne scossa. Pochi avrebbero saputo uguagliare la sua gentilezza di modi, nessuno superare la sua semplicità signorile: caratteristiche che ben s'addicevano al suo aspetto fisico. Acuto osservatore, critico cortesissimo ma franco, parco di parole, sinceramente schivo dagli onori, si era sempre conciliato col rispetto di tutti anche le simpatie di quanti lo conoscevano. Che fosse conscio del proprio valore lo si capiva soltanto dalla sicurezza dei giudizi e delle opinioni.

La prima volta che lo conobbi fu in una delle riunioni amichevoli in cui un manipolo di entusiasti creò il Touring. Fu del primo Consiglio del Touring, e continuò ininterrottamente a farne parte fino al giorno infausto della morte.

Per dodici anni coprì la carica di vicepresidente, con dignità e con attività. Quando sentì che nuovi impegni gli avrebbero impedito una diligenza di prestazione quale si sentiva di dover dare al Sodalizio rigogliosamente cresciuto, si ritirò dalla carica, ma continuò a rimanere nel Consiglio, prezioso e ascoltato Collega, cui si ricorreva nelle più delicate materie.

Dei miei rapporti personali con Lui serbo, fra tanti, un ricordo che può essere rammentato qui. L'ultima volta che mi fu dato di condurlo ad una escursione fu, poco dopo guerra, nel Trentino, quando tutta Italia, scosso l'incubo, gioiva della strepitosa fortuna delle nostre armi, del rintuzzato orgoglio teutonico, dell'abbattuta possanza degli Absburgo e dell'Austria. Andammo sulla penisoletta di Sermione, in quel punto panoramico delle Grotte di Catullo da cui si contempla tutto il lago. Rimanemmo in ammirazione pensosa e commossa. Qual cima intorno non pareva circonfondersi di un nimbo di gloria? Parlavano il Baldo, l'Altissimo, il lontano Tremalzo, la Rocchetta di Riva, i fianchi dei monti bianchi di detriti, cicatrici sotto le oblique strade militari. Io udiva voci tutte d'ieri. Ma a Lui gli anni portavano una risonanza più ampia. Veniva a Lui anche alle spalle, dalla Torre di Solferino, dall'Ossario di Custoza un'ondata di ricordi personali. Il suo occhio cercava al di là dei monti di Salò luoghi a Lui noti, che rivivevano nella sua memoria, ondeggianti di camicie rosse. Tosto vi andammo di volo. Lungo il cammino l'ardente agitazione del suo spirito si traduceva nel breve racconto di episodi: di Rocca d'Anfo, di Monte Suello, di Ponte Caffaro. Salimmo a Lardaro ove Esso aveva bivaccato sotto il tiro austriaco; ridiscendemmo a Storo per rimontare al forte d'Ampola, di cui non vi son più tracce e di cui rivedeva l'assalto, e a Bezzecca. Dal Ponale ritrovammo l'altra estremità del Lago, quella che era austriaca: la scena aveva, in quel momento, degli strappi: la centrale elettrica roveretana distrutta, molte case di Riva e di Torbole semicadute; ma il Tricolore sventolava sul porto. Il mio Compagno congiungeva nella mente le due epoche lontane. Davanti a quello spettacolo gli dissi sommessamente, con rispetto, quasi parlando fra di me: « Camicia rossa e grigio verde, due simboli della stessa coorte di Liberatori ». Nulla Egli rispose, ma il suo occhio sfavillava di grande orgoglio, una volta almeno, d'essere stato tra gli antesignani.

Il Touring perde nell'ingegnere Riva un rappresentante degno, nobile, un promotore che ne preconizzò e ne comprese la portata, che cooperò ad allargarne di giorno in giorno gli orizzonti e le funzioni, saldo nella fede che operare per esso è servire il Paese.

Come Presidente del Sodalizio a cui Esso diede per ben trent'anni una collaborazione continua e la simpatia più sincera e senza riserve, mi è toccato l'incarico doloroso di segnalare ai Soci la perdita che questo ha fatto.

Ma uomini come questi non muoiono che in un senso. Il loro spirito, per fortuna, sopravvive e rifulge nelle opere. E se chi rimane non è di troppo ad essi inferiore, ne attinge forza per modellarsi su di esse e continuarle. Così nel Consiglio del Touring s'intende il duro distacco del Collega estinto; così noi, suoi amici diletti, ci sforzeremo di rendergli onore.

L. V. BERTARELLI.

(fot. Bianchi)

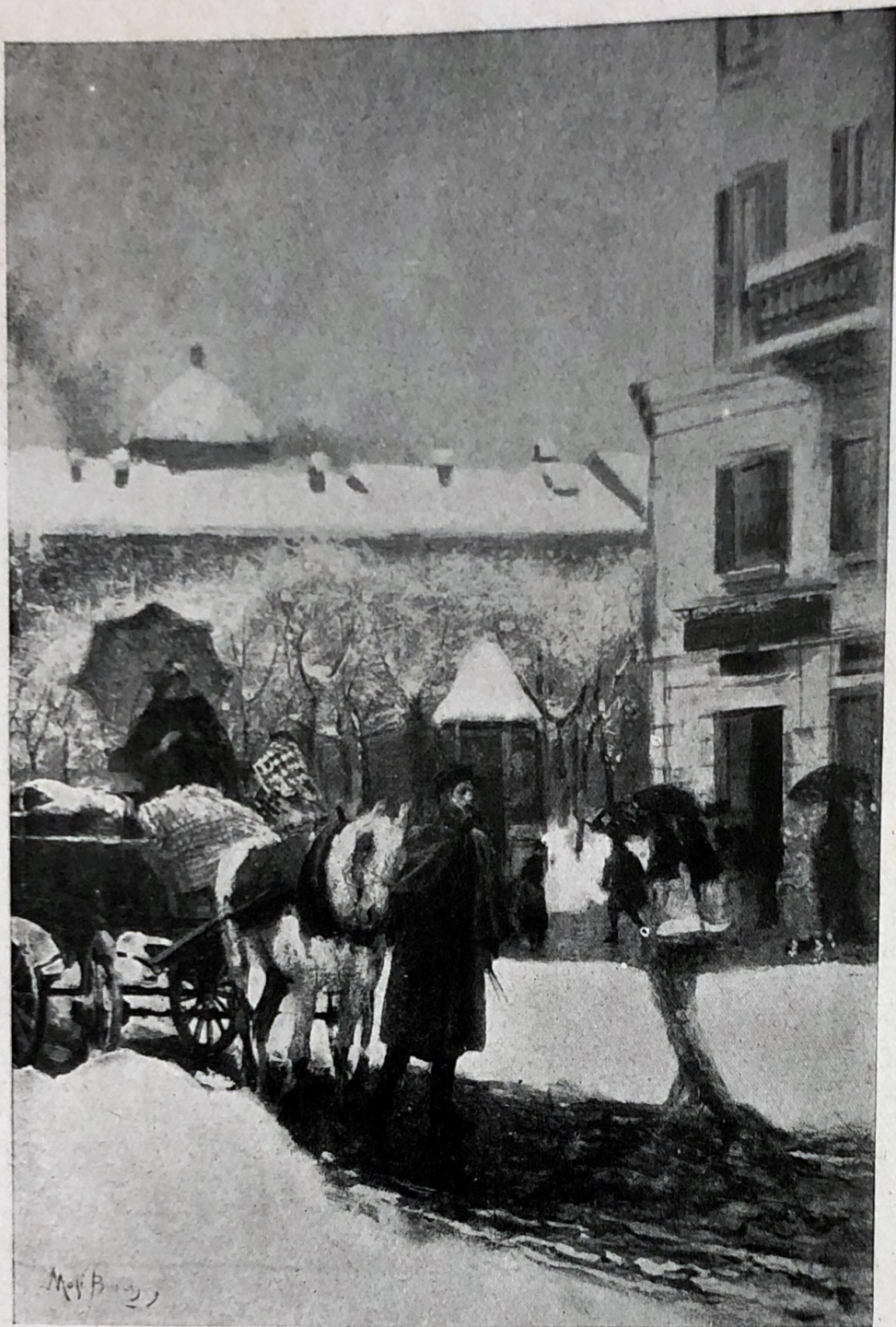
VECCHIA MILANO.

LA MILANO DI MOSÈ BIANCHI

La pittura, sulla seconda metà dell'Ottocento, uscendo dall'accademia si rimette daccapo allo studio. Dopo sì alta scuola, s'accorgono ora i pittori d'aver imparato parecchi gesti solenni e un discreto ricettario di astute risorse esteriori, ma d'aver, semplicemente, dimenticato la pittura. Quel mondo accademico così nobile ne' suoi atteggiamenti storici e così grave nelle ampiezze retoriche, e quel mondo pseudo romantico d'una psicologia elementare, tra solleticante e carezzante, è tutto una convenzione. Si svuota, accanto alle nuove sensibilità, come un mondo di cartapesta male sbiancato, in cui passino, in pose autorevoli, degli automi solennemente drappeggiati. — La pittura, allora, si richiama d'urgenza a se stessa: rinuncia, per qualche tempo, alle speranze e alle illusioni di poter incarnare un espressivo e complesso mondo interiore: e si ripropone, nudi e rapidi, i più immediati problemi di colore vibrante, di luce, di costruzione plastica. Esce dalla scuola, abbandona gessi e manichini alle loro desolate penombre, e corre a controllarsi davanti al vero, nello studio del vero.

(fot. Bianchi)

LIBERA USCITA (PROPR. IDA RAVA BLUM).

È un attimo di sbalordimento nel pubblico. Tutti si compiacevano così soddisfatti del romanticismo accademico, e di *Giulietta e Romeo*, che davvero non riescono subito a capire che spirito bizzarro abbia invaso i pittori. E guardano increduli i nuovi quadri che hanno per soggetto soltanto un angolo di

(*fot. Bianchi*)

IL CARRO DEL LAVANDAIO (PROPR. R. KELLER).

non nasce con una esaltante passione, nel nuovo spirito, come Fontanesi nel paesaggio e Ranzoni nel ritratto. Anzi lungamente s'attarda tra le psicologie languide della *Monaca di Monza* e le drammatiche eleganze dei *Fratelli al campo*; accetta, sul principio, da Hayez e da Induno, tutto il vecchio mondo di relitti settecenteschi e di garbati scetticismi, fra tristi ed ironici; oscilla persino tra la vecchia serietà di Corot ritrattista e le insistenze, invece, descrittive di Meissonier: finchè, lasciati andare nella ombra dello stambugio o rivenduti al rigattiere tricorni e alabarde, tuniche e manti, parrucche di bambagia e calzari di cuoio, anch'egli passa a controllare il suo colore con quello del cielo e le sue figure con quelle della vita.

Un giorno Mosè Bianchi diceva a Giulio Pisa: « Ah, l'intonazione d'un quadro è una cosa tremenda! Si può disegnar bene una figura, una macchietta; ma quando si tratta di fare un fondo, un cielo, la cosa è ben diversa: ti casca l'asino! E io lo sento; e non ci riesco; ci riescirò qualche volta, ma è un caso. L'intonazione di un quadro, sai a chi riesce di solito? ai paesisti, ai paesisti ».

Così appunto nella pittura di paese si salvò l'arte di Mosè Bianchi.

cielo, un piatto di pesci, un capretto legato. La Natura, nè morta nè viva, non viene sul principio davvero accolta con molto entusiasmo dal pubblico che all'arte è abituato a chiedere soltanto quelle grandi e macchinose invenzioni che superano la sua psicologia infantile.

Paesaggio e ritratto, che sono le due più importanti forme di raccoglimento e di studio, salvano, invece, ora l'arte.

Mosè Bianchi si è salvato nel paesaggio.

Questo pittore, che è uno dei più importanti dell'Italia moderna, ne è anche uno dei più apparentemente contradditori. Egli

⁂

Nella esposizione ora aperta alla Villa Reale di Monza, che per la prima volta rac-

(*fot. Zani della S.F.R.A.I.*)

IL CARROBBIO (PROPR. GIUSEPPE CRESPI).

coglie, con scrupolosa scelta e ottimo ordinamento, quasi tutta l'opera di Mosè Bianchi, certo le sale di Chioggia, di Venezia, di Milano son quelle dove più senti la sua

(fot. Bianchi)

SOTTO LA NEVE.

fremente vitalità e dove più si apre schietta la sua originale pittura.

A Chioggia e a Gignese si può dire ch'egli abbia scoperto quel paesaggio. Dopo di

(fot. Bianchi)

ALLE PORTE DI MILANO.

(*fot. Bianchi*)

ORE DI PIOGGIA.

hanno seguito. Basterebbe un pezzo di cielo o di mare del quadro *Primavera* ora esposto a Monza per vincere i numerosi veneziani che dopo Mosè Bianchi hanno anch'essi cercato di rivedere la loro Venezia con quei suoi caratteristici toni chiari e caldi.

Ma la sala di Milano è forse di tutte la più originale. Se non sono tra questi studi della sua città i risultati più ricchi, definitivi, della sua arte, è però in questo colloquio con la sua città che più côgli la vibratilità fresca e immediata della sua natura pittorica e la potenza costruttiva della sua quadrata esperienza.

È verso il '90 che Mosè Bianchi si ferma in questa sua curiosa forma di « pittore di città ». Il pittore di città ha meno risorse di quel di paese. Gli aperti orizzonti, il verde dei colli, l'inquietudine ansiosa e incantatrice del mare, la ricchezza di movimenti e di colore del grande paesaggio avvicinano poco per volta il pubblico diffidente anche a questa pittura di paese. Qualcosa di fantastico sorvola sempre, per le nostre anime ingenue, sulle offerte visioni di lontani cieli: e gli eleganti gondolieri, e i pescatori chioggiotti severi e solenni, e le gaie alpigiane sembrano certo sempre dirci qualco-

lui Gignese e Chioggia son diventate mèta continua ed abusata di paesisti lombardi e veneziani che assai spesso ora li guardano con i suoi occhi. Ma anche a Venezia, dov'egli entrò non del tutto libero nello spirito, consapevole della tradizione guardesca e di quella dei vedutisti veneziani, e spesso felice gareggiatore dei Guardi più deliziosi, anche davanti alla laguna veneta, chiara e dolce, assolata, fantastica di luce ma tuttavia tenera e carezzante, egli è riuscito più di una volta ad imprimere un suo segno, una sua singolarità di visione che è poi restata, fra il rispetto e l'imitazione, per i pittori che lo

(*fot. Bianchi*)

LA PRIMA NEVE.

(fot. Bianchi)

PIOGGIA DI SERA (PROPR. COMM. ALDO ANNONI).

sa di più che non i carrettieri della nostra città, i soldati che ogni sera uscendo dalle caserme empiono le nostre vie, che non lo spettacolo quotidiano della vita che ogni giorno viviamo.

Di fronte a quel pubblico che cominciava ad accettare anche la pittura di paese, ma solo a patto che almeno un poco eccitasse la sua fantasia, questo fermarsi ora fra le strade di Milano, pareva una seconda sfida. E, quasi a farlo apposta, Mosè Bianchi non va mai davanti ai monumenti illustri ed agli angoli storici che l'agitata vita moderna di Milano ha ancora rispettato: non si preoccupa di essere la guida per lo straniero o l'adulatore per il concittadino: a Milano non chiede che pure emozioni pittoriche.

Nè era questo per lui un atteggiamento consapevole. Forse, anzi, per lui e per la simpatia con la quale il pubblico subito accolse questi suoi studi di vita milanese, il punto apparente di partenza era ancora nel desiderio del quadretto di genere. Mosè Bianchi, fra tutte le correnti del vecchio mondo, aveva accettato anche quella che riduceva la pittura storica o d'argomento alla pittura di genere. Ma presto in lui la pittura di genere era diventata una pittura di carattere: guardate i suoi *Saltimbanchi*. Ed è con questo spirito, aspro e ignudo, più vicino a Signorini che non a Induno, ch'egli ora spesso anima queste sue nebbiose o chiare vie milanesi di figure vivaci e ardite: *Libera uscita, Il carro del lavandaio*.

Indubbiamente, se questa sua pittura milanese non è tutta una libera e schietta pittura impressionistica, e qualche richiamo deve avere, soltanto l'ha con questa pittura di carattere. Ma spesso anche si isola in sè. Spesso egli non chiede altro che l'emozione d'un inquietante accavallarsi di nuvole fosche, o l'emozione d'un attimo di sole sulla neve discesa, o d'un brillìo di luci fosforescenti fuor delle fantastiche vetrine notturne.

Qui l'anima del pittore non divaga più nelle sognanti altezze dei cieli montani; non entra a discutere col mare il suo affascinante mistero; non s'incanta nelle aureole storiche del glorioso paesaggio veneziano; non si diverte nè s'inasprisce a fermar il segno caratteristico della vita che ci attornia: qui l'anima pare nel suo più solitario silenzio: e il pittore è proprio ora solo con se stesso, con l'emozione più vibrante di quella sua ora.

(fot. Paoletti)

LA DARSENA DI PORTA TICINESE (PROPR. COMM. E. F. BALZAN).

In queste ore grigie, in cui l'aria par morta e pure è la più viva d'incrociantisi e sibillini riflessi, tra queste nebbie crepuscolari, in queste ore notturne in cui egli usciva spesso, solo con sè, immerso nel buio, distaccato quasi dalla vita e vivente solo per quel suo mistero di luce e di colore superstite dentro l'abisso notturno, in queste ore di rapimento, d'abbandono e d'incanto fisico, che si risolvevano nella più saettante immediatezza espressiva, Mosè Bianchi ha raggiunto il massimo del suo impressionismo. La stessa forma, inquieta quasi sempre ed esaltata, di queste sue impressioni milanesi, è la più vivace forse che raggiunga la pittura lombarda del secondo Ottocento.

⁂

Così creata senza secondi scopi, nè documentari nè apologetici nè sentimentali, questa sua rappresentazione di Milano è la più fedele e la più storica che Milano possa vantare.

Dalla *Darsena di porta Ticinese* del 1899, capolavoro di finezza disegnativa, al *Carrobbio* del 1893, angoli noti di questa città vi hanno trovato il loro più diligente e preciso ritratto. Il colore soprattutto della città è lì dentro racchiuso in una meravigliosa memoria. I toni delle case sono rivissuti in una sensibilità che approfondisce e in un organico accordo. Ti sembra veramente di passeggiare per quelle vie.

Se più non si volge alla solennità delle evocazioni storiche, non è per questo ora fuori della storia. Meglio anzi vi appartiene, come elemento vitale, ora che non ci si appella dal di fuori. Fermandosi, con una chiara semplicità d'animo, al carattere della vita, ecco per sempre custodita l'immagine e la visione della Milano del '90, della Milano ancora provinciale della fine di secolo, della Milano dei trams a cavalli.

Resta, per esempio, nella storia, anche come documento di vita, quella stanca e viva macchietta di vetturino sotto la neve che appunto allora il Troubetzkoy portava nella sua antiaccademica scoltura: e son fuori della vita e della storia invece gl'innumerevoli personaggi inutilmente allora dai lontani secoli richiamati da tanti accademici scultori, a ricavalcare false gualdrappe di bronzo. E di Mosè Bianchi, più de' suoi congiurati o arcivescovi medievali, resta certo nella storia questo suo molteplice ritratto di Milano.

Quest'amore di paese che sempre la pittura di paese afferma, la Milano di Mosè Bianchi riconferma e risveglia.

RAFFAELLO GIOLLI.

L'ESITO DEL PRIMO CONCORSO TOURING-ENIT PER IL MIGLIORAMENTO DEI PICCOLI ALBERGHI

La preparazione del Concorso.

L'iniziativa del Concorso risale alla fine del 1922 e fu presa in seguito ad alcune osservazioni che ebbe luogo di compiere il Presidente del Touring in un suo viaggio nell'Italia centrale fatto per la compilazione della Guida d'Italia, e che egli poi credette di riassumere in una lettera indirizzata all'on. sen. prof. Luigi Rava, Presidente dell'ENIT, pubblicata ne *Le Vie d'Italia* di quel dicembre. In tale lettera si rilevavano soprattutto certe deficienze concernenti gli alberghi dei piccoli centri in generale e l'arredamento delle loro camere da letto in modo particolare, e si conchiudeva col proporre un Concorso a premi pel miglioramento dei piccoli alberghi di tre regioni dell'Italia Centrale (Toscana, Umbria, Lazio) Concorso che avrebbe dovuto essere fatto in comune dal Touring e dall'ENIT e avrebbe dovuto limitare il suo obbiettivo appunto al miglioramento delle camere da letto e a quello degli impianti igienici, creando al turista la possibilità di trovare in ogni centro di interesse turistico una camera *abitabile* ed un gabinetto *decente*.

La proposta fu accettata con entusiasmo dall'illustre Presidente dell'ENIT e presentata insieme alla Direzione del Touring e al Consiglio dell'ENIT. Ciascuno di questi due Enti votò per il Concorso una somma di L. 40.000; a queste 80.000 lire aggiunsero come spontanea oblazione L. 10.000 ciascuno il dott. Marco de Marchi di Milano, il comm. Teresio Borsalino di Alessandria, il gr. uff. L. V. Bertarelli, Presidente del Touring e L. 5.000 il dott. Gerolamo Serina, Consigliere del T. C. I. Si raccolse così un totale di L. 115.000.

I due Enti promotori emanarono il bando di Concorso che fu pubblicato in *Rivista* e la Direzione del Touring, a cui fu demandato l'espletamento del Concorso medesimo, iniziò un'attiva opera di propaganda valendosi particolarmente dei propri benemeriti Consoli e distribuendo gratuitamente su larga scala un opuscolo «Gli impianti igienici nei piccoli alberghi» redatto appositamente dal Touring e del quale fu già fatto cenno ne *Le Vie d'Italia*.

La vasta azione di propaganda fu assai utile e proficua. I collaboratori del Touring infatti riuscirono, sia con la propria attività personale, sia procurando il concorso di altre persone, di autorità locali, di Enti variamente interessati a quest'opera, a far sì che parecchi albergatori, dapprima esitanti e incerti sulla trasformazione da apportare ai loro esercizi, non bene informati dei mezzi moderni della tecnica alberghiera e del modo di procurarseli, bisognosi di nozioni precise inerenti alla qualità dell'arredamento da introdurre, della relativa spesa e soprattutto bisognosi di essere convinti del vantaggio morale e finanziario che a loro sarebbe derivato da una seria partecipazione al Concorso del Touring, si misero all'opera con buona volontà, con perseveranza e talvolta anche con coraggio.

Certo non tutti gli albergatori, riscaldati dalla efficace propaganda e illuminati dai pratici consigli dei collaboratori del Touring, ebbero poi la perseveranza di condurre fino alla fine l'opera di miglioramento intrapresa; ma il fatto che alcuni vi riuscirono e che molti ebbero da quegli inviati del Touring il primo incitamento a far qualcosa per migliorarsi, e molti anche fecero, se non tutto, almeno una buona parte del desiderabile, dimostra quanto preziosa e proficua sia stata l'opera di istruzione preliminare, di stimolo e di consiglio svolta dai collaboratori del Touring in questa prima fase del Concorso.

Non meno importante fu l'azione spiegata pure da Consoli del Touring, da albergatori ed ex albergatori, da amici del Sodalizio per esercitare opera di controllo intorno ai lavori di miglioramento compiuti dagli alberghi concorrenti. Furono fatte numerose visite con criteri di massima uniformi dai singoli fiduciari per diversi gruppi di alberghi.

Di queste ed altre informazioni si valse la Direzione del Touring per determinare i risultati pratici conseguiti dal Concorso. Una elaborata relazione fu stesa, dopo ampia discussione svoltasi in seno alla Direzione Generale del Touring, dal Consigliere del T. dott. Giovanni Mira. La relazione fu approvata dalla Presidenza dell'ENIT.

Questo documento, che è veramente caratteristico ed importante e può considerarsi un vero studio intorno all'organizzazione alberghiera delle tre importanti regioni dell'Italia centrale, fu integralmente stampato in un opuscoletto che verrà diffuso non solamente fra i concorrenti presenti e futuri, ma anche alle autorità politiche, amministrative, sanitarie, turistiche delle regioni interessate. Per ovvie ragioni di spazio non possiamo qui riferire integralmente la relazione; dobbiamo limitarci a spigolare fra le conclusioni alle quali la Commissione esecutiva del Concorso è giunta.

Le conclusioni.

Dalla relazione risulta:

1. - Delle 129 località i cui alberghi erano invitati a prendere parte al Concorso, soltanto 49 vi parteciparono effettivamente con 52 alberghi. In parecchie località l'appello del Touring e dell'ENIT non trovò da

parte dei Consoli del Sodalizio, degli amici del turismo, delle autorità e degli enti locali, dell'opinione pubblica in genere, quel consenso e quell'aiuto fatto non solo di parole, ma anche di efficace interessamento e incoraggiamento, ch'era necessario per indurre i proprietari o conduttori dei piccoli alberghi del luogo a dare la loro partecipazione ad una iniziativa che doveva andare a vantaggio morale ed economico non solo dell'albergatore, ma anche di tutta la località.

2. - Parecchi alberghi dopo aver aderito al Concorso iniziarono i lavori di miglioramento ma li cessarono poi poco oltre l'inizio, soddisfacendo solo ad una parte troppo scarsa delle limitate esigenze che il bando di Concorso enumerava. Per cui, tra 52 alberghi concorrenti, 17, a giudizio della Commissione, non compirono quel minimo di lavori di trasformazione che può meritare, se non un premio, un riconoscimento.

L' elenco dei premiati.

Ad altri 18 può essere riconosciuta non solo la buona volontà di fare ma anche una parte di lavori effettivamente compiuti per il miglioramento dell'albergo e che pertanto sono meritevoli almeno di un **premio d'incoraggiamento.** Questo premio è stato fissato in una somma alquanto inferiore a quella dei premi previsti dal Bando per gli alberghi che hanno corrisposto in modo più completo e organico ai requisiti del Concorso, vale a dire nella somma di *L. 300*. Fu assegnato ai seguenti alberghi:

Albergo Tiferno	di Città di Castello
» San Marco	» Gubbio
» Ringhiera Umbra .	» Montefalco
» Bellevue e Angelo	» Narni
» Eden	» Umbertide
» Nazionale	» Volterra
» Giardini	» Castelfiorentino
» Tazza d'Oro . . .	» San Miniato
» Tirreno	» Follonica
» Il Giglio	» Montalcino
» Patria	» Rapolano
» Serafini	» Piancastagnaio
» Stella	» Piancastagnaio
» Roma	» Acquapendente
» Antica Cere . . .	» Cerveteri
» Garibaldi	» Frosinone
» Nazionale	» Soriano nel Cimino
» Terribili	» Marino

A 13 alberghi che hanno compiuto lavori di miglioramento e hanno dimostrato una reale comprensione delle necessità del turismo, avvicinandosi un po' più alle condizioni volute dal programma del Concorso fu assegnato il **diploma di medaglia di bronzo** e il **premio di L. 500.** Essi sono i seguenti:

Albergo Metropole	di Chitignano
» Vapore	» Montevarchi
» Fiorentino	» Sansepolcro
» Posta	» Norcia
» Guercini	» Passignano
» Villa Libano . . .	» Barga
» Ape Elbana . . .	» Portoferraio
» Tazza d'Oro . . .	» Empoli
» Posta	» Arcidosso
» Italia	» Abbadia S. Salvatore
» Manlio	» Bolsena
» Pagnanelli	» Castelgandolfo
» Nuova Italia . . .	» Veroli

Vi sono poi 4 alberghi che rappresentano un grado più avanzato di perfezionamento, in quanto ai miglioramenti apportati in essi hanno una entità ed una organicità notevole superiore a quelli dei precedenti; alberghi che hanno subìto vere e proprie trasformazioni d'insieme e che in base alla verifica delle medesime, alla constatazione della buona pulizia e dell'accurato servizio con cui sono mantenuti e condotti, sono giudicati meritevoli di un riconoscimento superiore a quello concesso agli altri. A questi alberghi fu assegnato il diploma di **medaglia d'argento** e il **premio di L. 1000,** e sono:

Albergo Pensione Casentino	di Poppi
» Moderno	» Cutigliano
» Sole	» Massa Marittima
» Pensione Vertunno	» Radicofani

Una distinzione speciale merita finalmente l'*Albergo Savoia di Pienza*. I miglioramenti che vi sono stati apportati nell'intento preciso di soddisfare alle richieste del Concorso non sono ancora condotti a perfetto compimento; tuttavia costituiscono una sistemazione organica che ha richiesto spese rilevanti, perseveranza di lavoro, intelligenza e modernità di vedute. L'esercizio poi è condotto con una notevole cura dell'ordine, della pulizia, del conforto che deve circondare il turista, trattenerlo quando sosta, richiamarlo quando è partito, e lasciargli in ogni tempo un ricordo gradito. Per tutte queste ragioni all'*Albergo Savoia di Pienza* fu assegnato, insieme col diploma di **medaglia d'argento,** il **premio di L. 2000.**

Al presente Concorso destinarono medaglie di premio anche alcune Amministrazioni comunali e provinciali, nonchè qualche Camera di Commercio, deferendone l'assegnazione al Touring e all'ENIT quali giudici del Concorso medesimo, con la condizione per altro che fossero riserbate ad alberghi della rispettiva provincia. Per l'assegnazione di tali medaglie abbiamo perciò potuto prendere in considerazione soltanto alberghi delle provincie di Firenze, Perugia e Roma, e furono distribuite come segue:

A) Provincia di Firenze:

Medaglia d'oro della Provincia di Firenze, all'Albergo Moderno di Cutigliano.

Medaglia d'argento della Provincia di Firenze, all'Albergo Tazza d'Oro di Empoli.

Medaglia d'argento della Provincia di Firenze, all'Albergo Giardini di Castelfiorentino.

Medaglia d'argento della Camera di Commercio di Firenze, all'albergo Tazza d'Oro di San Miniato.

B) Provincia di Perugia:

Medaglia d'argento grande della Città di Perugia, all'Albergo della Posta di Norcia.

Medaglia d'argento della Camera di Commerico e Arti dell'Umbria, in Foligno, all'Albergo Guercini di Passignano.

Medaglia d'argento della Camera di Commercio e Arti dell'Umbria, in Foligno, all'Albergo Tiferno di Città di Castello.

Medaglia d'argento della Camera di Commercio e Arti dell'Umbria, in Foligno, all'Albergo Ringhiera Umbra di Montefalco.

Medaglia d'argento della Camera di Commercio e Arti dell'Umbria, in Foligno, all'Alb. Eden, di Umbertide.

C) Provincia di Roma:

Medaglia d'argento della Città di Roma all'Albergo Manlio di Bolsena.

Medaglia di bronzo grande della città di Roma all'Albergo Nuova Italia di Veroli.
Medaglia d'argento della Provincia di Roma all'Albergo Pagnanelli di Castelgandolfo.
Medaglia d'argento della Provincia di Roma all'Albergo Garibaldi di Frosinone.
Medaglia di bronzo della Provincia di Roma all'Albergo Nazionale di Soriano nel Cimino.

Un premio di notevole interesse è quello che per questo Concorso è stato offerto dalla Ditta « Clamor » di Domenico Gualtieri in Milano, e consiste in sei Affissi di metri 5×2 montati su armature di legno, da collocarsi lungo le strade ferroviarie transitanti presso le residenze dei migliori Alberghi premiati, in prossimità della rispettiva Stazione. La ditta « Clamor » si obbliga alla esecuzione e collocazione, nonchè al carico della manutenzione e delle tasse inerenti a tali cartelli per la durata di tre anni. In base ai risultati del Concorso i sei affissi offerti dalla Ditta « Clamor » furono attribuiti come segue:

N. 2 affissi all'Albergo Savoia di Pienza
» 1 affisso » Casentino di Poppi
» 1 » » Moderno di Cutigliano
» 1 » » Vertunno di Radicofani

L'opera dei Consoli e degli amici del Touring.

Se il Concorso potè, vincendo apatie, misoneismi ed altre difficoltà molteplici, raggiungere dei frutti così notevoli, ciò si deve soprattutto alla collaborazione data da alcuni Consoli ed amici del Touring che con zelo, competenza, attività, si assunsero nella fase dell'avviamento, in quella del controllo e della verifica una parte non indifferente. Molte volte furono essi a spingere il concorrente a partecipare e non si stancarono di spronarlo perchè portasse il lavoro di miglioramento fino ad un grado meritevole di considerazione.

Al Capo Console di Perugia, *avv. Giulio Maioni*, al Capo Console di Siena, *nob. cav. Giuseppe Camaiori*, al Console di Pienza, *rev. can. cav. Giambattista Mannucci*, fu assegnato un esemplare della *targa di bronzo* che è stata appositamente fusa per premiare i collaboratori più degni di questo Concorso.

Diploma con medaglia di benemerenza di argento fu assegnata per le prestazioni varie che volonterosamente fornirono in diversi momenti ai seguenti signori Consoli:

Pucci Boncambi della Genga march. Federico, Spoleto.
Valesini cav. Eriberto, Norcia.
Panbuffetti avv. Pietro, Montefalco.
Marchetti avv. cav. uff. Lamberto, Gubbio.
Ercolani cav. Vittorio, Frosinone.
Aureli Acasto, S. Lorenzo Nuovo.
Galanti dott. Salvatore, Veroli.
Rinaldi Nilo, Marino.
Fracassini Natale, Montevarchi.
Tognarelli Edmondo, Barga.
Brambilla Giovanni, Cutigliano.
Conti avv. Leopoldo, San Miniato.
Nozzoli Vittorio, Arcidosso.

Come doveroso segno di riconoscimento alle altre persone che, pur non appartenendo al corpo Consolare e sanitario del Touring, diedero il concorso prezioso dei propri suggerimenti prodigati agli albergatori ed eseguirono accertamenti accurati ed obbiettivi, abbiamo assegnato una speciale medaglia d'argento ai signori:

Bertolini cav. Arturo, Roma; Bonetti cav. Obizzo, Roma; Fagioli cav. uff. Virginio, Roma; Curti cav. Giulio, Perugia; Bastiani cav. Alfredo, Grosseto; Bonazza cav. Carlo, Firenze; Feroci gr. uff. Pietro, Pisa; Beni avv. Carlo, Stia (Arezzo).

La rinnovazione del Concorso.

Il risultato generale di questo Concorso pel miglioramento dei piccoli alberghi dell'Italia centrale appare dunque tale, da confermare pienamente la sua opportunità e la sua pratica efficacia.

In primo luogo è da segnare come un successo il fatto che l'iniziativa stessa del Concorso, la pubblicità che gli fu data, l'intento ben determinato che gli fu proposto, la entità dei mezzi che furono ad esso destinati, ottennero l'effetto di destare in molte località delle regioni a cui il Concorso era riservato un primo pratico interessamento intorno al problema alberghiero e un primo avviamento a risolverlo. Non solo gli esercenti direttamente interessati, ma in parecchie località anche le autorità comunali, i sanitari, gli amici del Touring in genere, l'opinione pubblica formata da tutti coloro che sentono la necessità e l'importanza di un miglioramento tecnico delle nostre industrie turistiche, hanno da questo Concorso tratto incitamento a muoversi a fare, ad avanzare sulla via che il Touring e l'ENIT additavano.

Non tutti quelli che avrebbero potuto farlo, hanno avuto il coraggio o la costanza necessaria per condurre a buon termine l'impresa. Rispetto al numero totale di località invitate al Concorso, come rispetto al numero e all'entità dei premi promessi, il numero degli alberghi che hanno effettivamente partecipato al Concorso e hanno risposto in modo adeguato alle sue esigenze è piuttosto scarso. Da rilevare in modo speciale è il fatto che molti non sono andati oltre alla buona intenzione, molti altri si sono arrestati ad una fase iniziale di esecuzione, altri infine sono arrivati solo a metà dell'opera, sicchè i risultati finali del Concorso hanno nel loro insieme valore e aspetto non tanto d'una conclusione, quanto d'un inizio, d'un buon avviamento, d'una promettente seminagione per l'avvenire.

È parso pertanto opportuno ed utile ripetere il Concorso per le medesime regioni e con le stesse norme del precedente, e chiamar a parteciparvi sia quegli alberghi che nel decorso anno non hanno voluto o potuto cimentarvisi, sia quelli che vi hanno preso parte senza riuscire a conseguire un risultato sufficiente.

Il terreno è ormai dissodato: un buon numero di albergatori, di amici del turismo nostrano, di collaboratori intelligenti sono oramai ben informati e ben preparati; non v'è dubbio che intorno al loro esempio si schiereranno molti e molti altri volonterosi di imitarlo. Ai primi spetta tutto il merito d'aver fatto i primi passi; ai secondi toccherà anche il vantaggio di profittare proficuamente della esperienza di quelli: dall'opera degli uni e degli altri deriverà certamente un prezioso e fattivo contributo alla soluzione del problema alberghiero nei piccoli centri turistici, alla creazione e moltiplicazione dei piccoli alberghi del tipo indicato dal Touring.

(fot. Rimoldi, Bengasi)

CASA COLONICA IN COSTRUZIONE SULLA PIAZZETTA DEL VILLAGGIO DEL GUARSCIÀ. IN FONDO IL GIARDINO ED IL FABBRICATO ADIBITO A VACCHERIA MODELLO.

UN ESPERIMENTO DI COLONIZZAZIONE IN CIRENAICA

L'ESPERIMENTO si sta svolgendo nell'oasi bengasina del Guarscià e a leggerne oggi le confortanti notizie, a sentir parlare di civiltà e di pace, di colonizzazione agricola per quel luogo, mi sembra un po' di sognare ad occhi aperti e mi persuado che il mondo cammina veramente, e che, purtroppo, il tempo corre via veloce.

A voltarmi indietro, verso il passato, io provo un certo gusto se ripenso le cose di laggiù: mi sento ringiovanire d'una dozzina d'anni; e questo, via, fa sempre tanto, tanto piacere; sebbene si tratti d'una illusione. La rivedo quell'oasi, come la vedevo allora, da lontano, da dieci-undici chilometri di distanza, quando Bengàsi, durante la guerra italo-turca, era una specie di città assediata, chiusa fra il mare e il muro di cinta, in una cerchia di fortini e di ridotte. Allora, dall'osservatorio del palazzo del Comando, oppure dalla torretta del fortino della Giuliana, io vedevo tavolta l'oasi del Guarscià con l'aiuto del cannocchiale, mentre si svolgeva taluna delle innumerevoli ricognizioni contro il nemico inafferrabile...

Guardavo verso sud-ovest. Ecco, sul litorale sud, dopo la Punta Bu-Scaiba (resa storica dal nostro primo sbarco) il Palmeto Ciglione, il rossastro marabutto di Sidi-Bu-Scerif, i ciuffi verdi e le casupole giallastre di Gariunes. E più a sinistra, folta di palme, tondeggiante, misteriosa, l'oasi del Guarscià. Regib Effendi, il feroce siriaco che comandava quel settore per delega di Enver bey — e più tardi del costui successore Aziz Alì El Massri — s'avventurava dalla sua residenza di Koebia sino all'ombra dell'oasi, fresca di pozzi, e con lui i soldati turchi, i ribelli beduini e le mandre in cerca di pascolo e d'acqua. Passavano insolenti, alfiere in testa con la bandiera verde, e le nostre cannonate sembravano non disturbarli affatto. Quando il baccano era soverchio, sparivano nell'oasi, rifugio sicuro e covo d'agguati, di

(*fot. Rimoldi, Bengasi*)

In alto: PIANURA DELLA RAHBA CON COLTIVAZIONE DI ORZO. POZZO IN COSTRUZIONE A MEZZO KM. DAL GUARSCIÀ, CON SERBATOIO DI 50 M. C. L'ACQUA ABBONDANTE SI INCONTRA A 6 METRI DI PROFONDITÀ. - *In basso:* CAPRE ALL'ABBEVERATA AL POZZO DI UN GIARDINO DELL'U.C.I.A. PRESSO LETE (EL GIOCH).

vendette, di razzie. Soltanto il Kurdo Ibrahim s'avventava allo sbaraglio, ma con scarso frutto. Infranto l'assedio nell'aprile del 1913 con l'avanzata su Benina, anche il mistero di quell'oasi fu squarciato. V'andammo. Tanto pittoresca e graziosa di lontano, e tanto miserabile da vicino. Un recinto d'alberi con insospettate radure nell'interno, alcuni pozzi, un gruppo di catapecchie luride, un inferno di pulci! Vi s'insediarono i carabinieri, e intorno alla caserma pavesata dal tricolore parve diffondersi serena la tranquillità campestre.

Era un risveglio confortante, ma la pace, allora, era una speranza vana. Alla guerra succedeva la guerriglia; ai turchi subentravano i senussi; alle scorribande diurne, gli assalti notturni. L'oasi echeggiò ancora gli spari; i carabinieri dovettero difendersi tenacemente nella loro caserma trasformata in un fortilizio cinto di reticolati, e mentre essi sostenevano baldi l'assedio, fuori i ribelli compivano le rappresaglie feroci sulla popolazione sottomessa: ferivano, uccidevano, predavano il bestiame, e il mattino rischiarava una scena di desolazione e di morte.

Ciò accadeva nel 1914, nel 1915... Dopo, non so; ma so che adesso tutto questo è un ricordo remoto e che nell'oasi del Guarscià sorridono il libero lavoro e la sicura pace.

⁂

L'attuale metamorfosi si deve, oltre che alla mutata situazione politica, all'intraprendenza volonterosa dell'Unione Coloniale Italo-Araba (la U.C.I.A. per abbreviare) nata nel 1922 dalla fusione del Sindacato di studi per la valorizzazione agricola della Cirenaica (quello sorto fra i componenti l'Escursione Nazionale indetta dal Touring) col Comitato promotore dell'Unione italo-araba; fusione compiuta dall'allora sottosegretario per le Colonie, on. conte Venino.

Dell'Unione Coloniale partecipano le principali banche del Regno, le maggiori società di Navigazione, quasi tutte le Camere di Commercio, alcune società d'assicurazioni e molti industriali: un complesso di forze, aiutate dal Governo, desiderose di assicurare un principio di valorizzazione attraverso la collaborazione con gl'indigeni e l'opera attiva e perseverante dei nostri connazionali.

E così l'U.C.I.A. poteva inviare nella scorsa estate una missione in Cirenaica composta dal cav. uff. Arrigo Pallavicini e dal comm. Annibale Grasselli Barni per concretare d'accordo col Governo un piano d'immediata valorizzazione agricola. Il progetto studiato in tutti i suoi particolari veniva

(fot. Rimoldi, Bengasi)

PIANTAGIONI DI FAVE E PISELLI E ALBERI (ULIVI) NEL CAMPO RETROSTANTE ALL'EX CASERMA DEI CARABINIERI, RIMASTO INCOLTO DAL 1911 ALL'OTTOBRE 1923 E GIÀ ADIBITO A RECINTO PER QUADRUPEDI DELLE TRUPPE. NEL FONDO IL VILLAGGIO DEL GUARSCIÀ.

presentato il 24 settembre a S. E. il generale Buongiovanni governatore della colonia; il 29 settembre, con rapidità insolita negli annali coloniali, la costituzione del primo centro agricolo nell'oasi del Guarscià era un fatto compiuto e s'iniziavano i lavori.

La U.C.I.A. infatti intende di evitare i salti nel buio, ossia di procedere per gradi, con prudenza, e per ora si limita all'esperimento del Guarscià, senza lusinghe di facili guadagni, con propositi modesti ma fermi che si vengono traducendo in fatti concreti.

Essa ha già trasformato l'oasi in maniera sorprendente, riattando strade, pozzi, muri di cinta, costruendo edifici pubblici e privati, facendo sorgere un vero e proprio villaggio colonico capace di dar ricovero, per il primo anno, a cento italiani e duecento indigeni. Sono state perciò costruite nel centro dell'oasi tante casette (composte di tre camere, cucina, latrina, tettoia e cortile cintato), molte casette di tipo arabo e parecchie piccole botteghe. La strada principale di questo villaggio ha una robusta massicciata e sbocca in una piazza nella quale zampilla l'acqua d'una fontanella pubblica.

C'è un fortino militare presso l'oasi, ma il villaggio, come ogni paese che si rispetti, ha la sua nuova caserma dei carabinieri e l'ambulatorio, la chiesa, la scuola con casa e giardino per l'insegnante, e sta per avere la sua brava stazione ferroviaria, la prima della costruenda ferrovia Bengàsi-Agedabia.

La minuscola popolazione (le prime 11 famiglie in gran parte siciliane, alcune provenienti dalla Tunisia), si trova sul posto dal mese di ottobre; in soli 4 mesi fu compiuta una vera trasformazione, mutando la steppa in terreno lavorato pronto ad accogliere decine di migliaia di barbatelle di viti, d'alberi da frutti, con campi di fave e seminando ad orzo tutta la vasta pianura della *Rahba,* suscitando l'ammirazione di S. E. Federzoni nella sua recente visita al Guarscià.

L'U.C.I.A. mette a disposizione di ciascun colono una casetta, un appezzamento di circa tre ettari di terreno irriguo dotato di muri di cinta e di pozzi e adatto alla coltivazione intensiva, e un altro terreno, fuori dell'oasi, per la coltivazione dei cereali. Il colono deve porre a coltura intensiva (vigneti, mandorleti, oliveti, ecc.) tutto il terreno del-

(*fot. Rimoldi, Bengasi*)

IL PRIMO POZZO RIATTIVATO AL GUARSCIÀ.

l'oasi nel periodo di cinque anni, costruendo a sue spese un sistema di canalizzazione per l'irrigazione del terreno medesimo. Durante i cinque anni i prodotti del terreno sono devoluti al colono che non paga nessun affitto nè altro canone d'alcun genere, non solo, ma può ricevere sovvenzioni dalla Società. In capo al quinquennio il terreno bonificato diviene per metà proprietà assoluta del colono, con diritto di opzione per l'acqua della altra metà, e il colono può anche riscattare la casa al prezzo di costo, detratta la sovvenzione governativa che rappresenta circa un terzo del costo medesimo.

La sorveglianza sulla perfetta esecuzione del contratto è affidata all'Ufficio Agrario di Bengàsi che esercita una specie di tutela su tutto l'andamento dell'intrapresa. La quale comprende anche altre forme di attività da parte della U.C.I.A. Questa, infatti, ha pure impiantata presso la stessa oasi un'azienda pastorizia, in partecipazione con alcuni pastori italiani, e conta già più di duemila ovini con cui fornisce di ricotte e formaggi la città. Alcune forme di cacio pecorino furono esposte alla V Mostra Campionaria Internazionale di Milano. E per dotare Bengàsi di buon latte si sta pur impiantando al Guarscià, con la cointeressenza di tecnici siciliani, una vaccheria sperimentale. Non solo, ma Bengàsi sta per avere anche le verdure di cui tanto difetta, poichè tutti i coloni del Guarscià hanno adibito parte dei rispettivi terreni alla coltura degli ortaggi.

Il programma della U.C.I.A. prevede poi fra breve un gran passo avanti: nientemeno che il raddoppiamento dell'oasi trasformando in terreni irrigui altre grandi aree da essa possedute intorno all'oasi stessa e ben fornite d'acqua, e allargando la sua sfera d'azione fino al Merg; ciò renderà necessaria la costruzione di altri edifici e consentirà una seconda spedizione di coloni. Siccome poi la U.C.I.A. possiede altri ottimi terreni in altre zone della Cirenaica (un complesso di 45.000 ettari) non è azzardato profetizzare che la buona riuscita del primo esperimento potrà schiudere la via ad una vasta opera di colonizzazione, quale ogni italiano deve augurare per il bene della colonia e, insieme, per il bene della madrepatria.

ULDERICO TEGANI.

LA PIÙ IMPORTANTE MINIERA DI CARBONE D'ITALIA

Il quadro generale delle miniere.

Le miniere carbonifere dell'Arsa sono, nella loro attuale consistenza, le più grandi d'Italia. Se si pensa infatti che della categoria carboni (in Italia) soltanto in Val d'Aosta esistono giacimenti di antracite con una produzione annua di 20.000 tonnellate e che solo quelli di Bacu Abis in Sardegna si avvicinano per qualità a quelli dell'Arsa con un potere calorifico però alquanto inferiore; che nell'Istria gli accertamenti stabiliscono il combustibile dell'Arsa in 10 milioni di tonnellate e che con razionali ricerche tali accertamenti potrebbero risultare di gran lunga superiori, si deve convenire che il carbone istriano non è in quantità trascurabile e può giovare in misura rilevante e per lungo spazio di tempo a diminuire quel forte squilibrio che esiste per il nostro paese fra esportazioni ed importazioni (1).

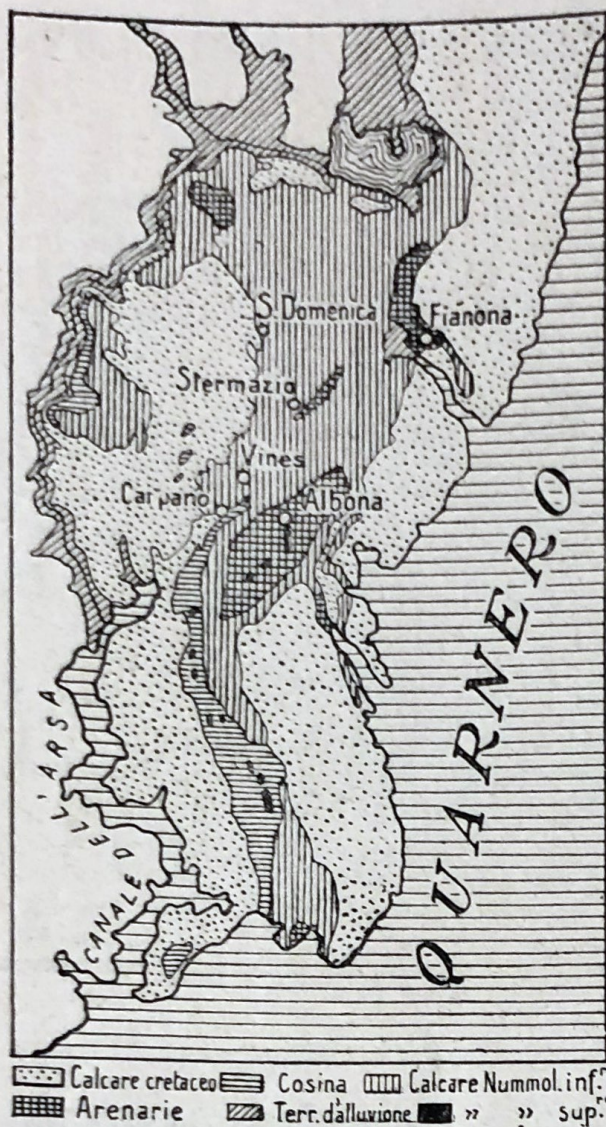
Si deve addebitare all'ignoranza generata dall'apatia e in parte alla prevenzione, se il carbone dell'Arsa si è consumato quasi unicamente nella regione Giulia, non sorpassando con regolari linee di traffico il mare Adriatico per essere usato anche nell'interno del paese. Il carbone dell'Arsa ha rappresentato durante e prima della guerra per la piazzaforte di Pola, per i porti di Fiume e di Trieste una potente riserva di alimentazione per la marina ed i cantieri.

***

Le miniere di Carpano si sviluppano nel sottosuolo dell'altipiano limitato dal Quarnero, dalla baia di Fianona, dal lago d'Arsa e dalla valle del fiume omonimo e infine dal canale dell'Arsa. Sul grande bastione del calcare cretaceo posa in parte un mantello di calcari nummulitici e di arenarie dell'eocene. Fra i calcari cretacei e quelli nummulitici eocenici sono situati i banchi di carbone, quasi sempre accompagnati da strati di calcari scuri, bituminosi, compattissimi, denominati strati del cosina. La presente formazione carbonifera è stata chiamata dai geologi formazione liburnica.

La formazione liburnica ha piccolo spessore ed estensione, racchiude strati carboniferi di non piccola importanza, è dovuta all'emersione dopo l'epoca cretacea ed alla parziale risommersione della regione durante l'eoce-

LA VISITA DI UMBERTO DI SAVOIA ALLE MINIERE DELL'ARSA (LUGLIO 1923). S. A. R. È SEDUTO SU UN VAGONCINO DELLA «DÉCAUVILLE» E STA FIRMANDO L'ALBUM DEI VISITATORI ILLUSTRI.

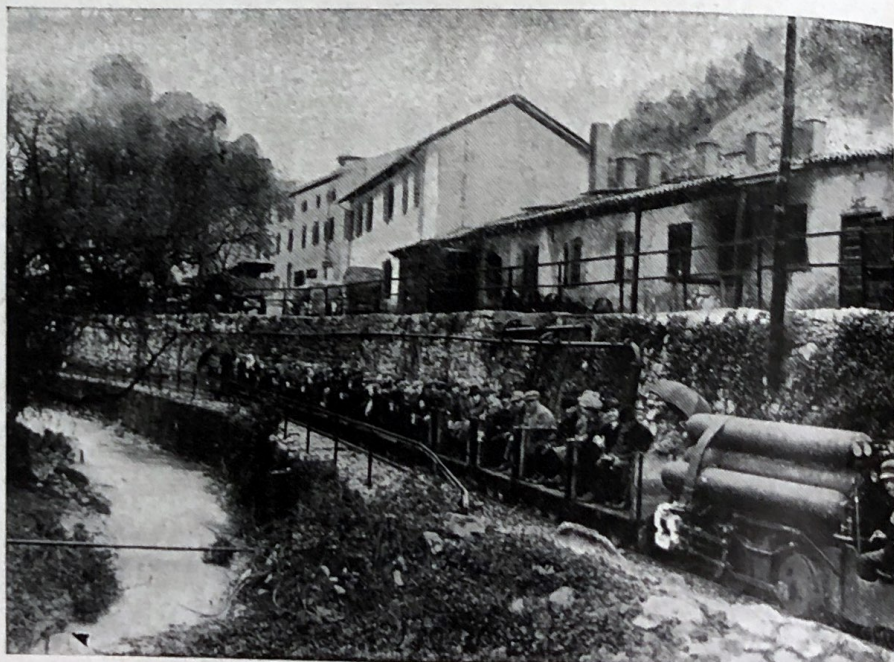
(1) L'importanza delle miniere dell'Arsa era stata riconosciuta fin dall'epoca napoleonica. Il 17 ottobre 1806 il consigliere di Stato Bargnani presentava al vicerè d'Italia che ne lo aveva incaricato, un rapporto sulle condizioni dell'Istria conquistata da Napoleone e congiunta al resto del Regno d'Italia. In esso si fa cenno delle miniere carbonifere dell'Arsa cui il relatore dà una grande importanza non solo nei riflessi dell'impiego del combustibile nella regione, ma anche per la utilizzazione nella rimanente parte del Regno d'Italia. « Questo prodotto di cui non solo abbisogna il Dipartimento ma che potrebbe divenire un oggetto interessantissimo anche per il rimanente del Regno, che scarseggia di combustibili, si esporta per intero fuori dello Stato per le fabbriche di Fiume. Secondo i bisogni del Regno l'esportazione di questo minerale potrebbe essere più o meno gravata di dazio e forse anche proibita ». Le miniere dell'Arsa appartenevano in quell'epoca alla compagnia degli zuccheri di Fiume e la proposta di un dazio sull'esportazione tendeva a impedire che all'estero venisse impiegato un materiale di cui vi era tanto bisogno nel paese.

CARTINA DELLE CONDIZIONI GEOLOGICHE DELL'ISTRIA SUD-ORIENTALE OVE TROVANSI LE MINIERE DELL'ARSA.

ne. Nel periodo liburnico la regione mediana era cosparsa di paludi, di laghi, di maremme, le cui acque sature di anidride carbonica discioglievano i sali depositandoli nelle depressioni cretacee dei contorni e formando così le potenti sedimentazioni del cosina.

Fra le due formazioni calcaree si depositava la vegetazione palustre a formare gli strati carboniferi del liburnico. Giacimenti di una certa importanza si trovano nel Carso di Trieste a Cave Auremiane (Britóvo) nei pressi dell'Equile di Lipizza e si addentrano sotto il Timavo soprano. Le colture arrivano fino a m. 1-1.20 di spessore e gli accertamenti fanno presumere vi siano dai due ai tre milioni di tonnellate.

Lungo i margini dell'Istria arenaceo-marnosa numerosi sono gli affioramenti di carbone analoghi a quelli dell'Arsa, in parte accertati o in corso di studio come nei dintorni di Pinguente, a Montona, Caroiba.

Se si pensa che la valutazione della consistenza del carbone dell'Arsa è incompleta e può lo studio riservare grate sorprese, che lo sfruttamento attuale si estende per non più di 8 km. quadrati, che tutto il resto si deve accertare con ricerche metodiche, non è arrischiato prevedere che nell'Istria vi sia un grande bacino carbonifero di cui solo una minima parte viene ora sfruttata perchè il più non è conosciuto.

Nel 1854 la casa Rotschild, proprietaria in allora pure della miniera di Carpano aveva aperto presso Pinguente una miniera di carbone fossile, scoperta fin dal 1818, i cui lavori durarono pochi mesi, specialmente essendo stati adottati irrazionali sistemi di estrazione e per la difficoltà dei trasporti, attraverso le strade fangose e a frequenti dislivelli dell'Istria interna.

LA «DECAUVILLE» DELLE MINIERE DELL'ARSA SI TRASFORMA TALVOLTA IN UNA LINEA TURISTICA: LA FOTOGRAFIA CHE PUBBLICHIAMO È STATA PRESA DURANTE LA VISITA NELLA PRIMAVERA DEL 1923 DI CINQUANTA INGEGNERI A QUELLE MINIERE.

Le miniere dell'Arsa, note nella Repubblica di S. Marco, vennero individuate fin dall'inizio del 1700; intensificate le ricerche intorno al 1800 per parte della Compagnia degli zuccheri di Fiume, passarono alla casa Rotschild che ebbe fino all'anno 1868 il privilegio per la scoperta delle miniere dell'Istria; vennero rilevate nel 1881 dalla «Trifailer Kohlenwerke Gesellschaft»; appartengono oggi alla «Società Anonima carbonifera dell'Arsa».

LO SBOCCO A CARPANO DELLA GALLERIA PRINCIPALE DI CARREGGIO, DENOMINATA NEL SUO ULTIMO RAMO: GALLERIA CLEMENTE.

Sviluppo topografico, impianti, comunicazioni.

Tre sono le sezioni delle miniere dell'Arsa. La prima a Stermazio ove sono gli impianti meccanici principali, la seconda a Vines, la terza a Carpano.

Queste sezioni sono unite sul sopra suolo da buone strade rotabili, sotto terra da gallerie principali che servono al traffico e ai trasporti del carbone. Hanno ragione d'essere nella grande estensione della miniera e nella necessità di più di uno sbocco alla luce, onde si possa distribuire più razionalmente il lavoro e raggiungere più rapidamente i cantieri.

La sezione di Stermazio è congiunta a mezzo di un pozzo — che si sprofonda per 228 m. nel sottosuolo — e con una galleria — chiamata galleria principale di carreggio —, alla sezione di Carpano. La galleria è la spina dorsale della miniera, si inizia alla base del pozzo, ha una lunghezza di 6 km. ed è attraversata da un trenino che serve ai trasporti del materiale.

Dall'allineamento Stermazio-Carpano, individuato dalla galleria principale si stacca altra galleria diretta al pozzo di Vines, profondo 120 metri.

La sezione di Stermazio è nel profilo longitudinale situata a maggior altezza e da essa si cala nel sottosuolo il pozzo avente maggiore profondità, dedicato al Principe Umberto a ricordo di una sua visita alla miniera; Vines è intermedia, la sezione di Carpano è a qualche metro sul livello del mare.

La galleria principale di carreggio ha piccola pendenza favorevole alla direzione di traffico dei vagoncini carichi Stermazio-Carpano, e al deflusso delle acque piovane verso il mare.

A Stermazio sono concentrati gli impianti meccanici più importanti della miniera. Qui esiste infatti la centrale di compressione fornita di un compressore capace di aspirare 6000 metri cubi d'aria all'ora e due compressori di riserva di 2000 e 1000 metri cubi.

L'aria compressa a 7 atmosfere aziona i martelli perforatori, le perforatrici rotative e a percussione, gli argani, le pompe ed è a ciò distribuita con una conduttura principale e ramificazioni secondarie attraverso i pozzi in tutte le gallerie.

La condotta principale si cala dalla centra-

POSA IN OPERA DI UNA PERFORATRICE PNEUMATICA IN UN CANTIERE DI LAVORO; SONO EVIDENTI GLI STRATI NELLA LORO ALTERNANZA E DISTRIBUZIONE.

le di compressione di Stermazio per il pozzo Principe Umberto, segue poscia la galleria principale di carreggio, fornendo in capo alle diramazioni gli attacchi per i varii meccanismi della perforazione. Sono queste diramazioni quasi le vene periferiche di un grande organismo vitale, di cui il polso è nel ritmo ininterrotto delle perforatrici.

A Stermazio sono in funzione anche due compressori ad alta pressione, capaci di aspirare 700 m.³ di aria all'ora per ciascuno e comprimerla a 175 atmosfere. Una tubatura di acciaio di 38 mm. di diametro si cala pure per il Pozzo Principe Umberto nella galleria principale di carreggio ove serve con opportune prese ad alimentare i serbatoi delle locomotive di traino ad aria compressa.

Oltre le sale dei compressori a Stermazio vi ha quella per il meccanismo di avvolgimento della fune dell'ascensore, una torre con travata reticolare per sorreggere la fune di acciaio del montacarichi, le motrici a vapore alimentate da caldaie Babcok con focolai moderni a griglie rotative, una centralina termica per l'illuminazione.

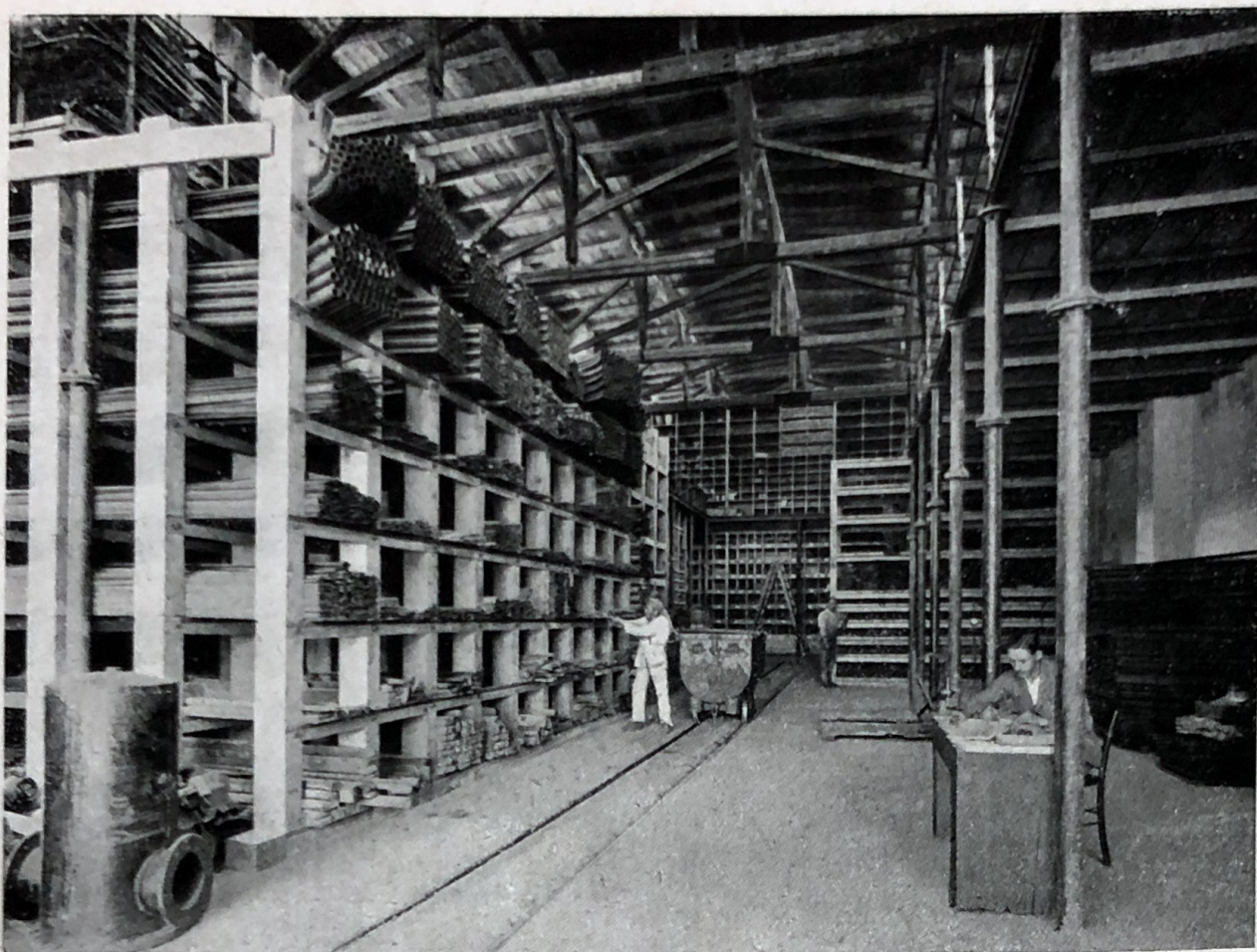
Seconda sezione è quella di Vines nei pressi della strada che da Chersano conduce ad Albona. Qui si apre un pozzo di 120 metri cui si accede pure con ascensore. Tale pozzo immette in una galleria secondaria in comunicazione a mezzo di trenino con la galleria principale di carreggio.

Terza sezione è quella di Carpano ove risiedono la direzione, gli uffici di controllo della produzione, una stazione ferroviaria, officine meccaniche, falegnamerie e un ben munito e ordinato magazzino di tutti i materiali e strumenti d'uso della miniera. Vi è pure in questa località una scuola elementare e una stazione dei carabinieri.

A 8 km. da Carpano, una ferrovia a scartamento ridotto, porta agli stabilimenti della separazione meccanica di Stallie.

Gli stabilimenti di lavaggio del carbone che servono ad ottenere la separazione della ganga dal fossile, sono una delle branche più interessanti della miniera e determinano, poichè attraverso ad essi passa tutto il combustibile estratto, una statistica esatta della produzione. Da Stallie la linea ferroviaria sempre sulla sinistra del Canale dell'Arsa prosegue fino a Val Pidocchio, ove le chiatte, le navi, i rimorchiatori attraccano ai ponti per essere caricati di carbone.

Tra le tre sezioni di lavoro, le comunicazioni sotterranee sono, come si è detto, effettuate a mezzo di locomotive ad aria compressa. Nel 1922 la direzione della miniera ricorse alla trazione con locomotive ad aria sostituendo quelle in uso a benzina che presentavano gravi inconvenienti causati dai gas di scappamento che stazionavano nelle gallerie. Venne con tale sostituzione aumentata pure la velocità del traffico. Soltanto la Galleria Alfonso, ramo secondario e a parte del grosso della miniera è servita ancora da locomotive a benzolo.

In corrispondenza alle piazzuole di scambio ricavate lungo la galleria principale vi sono le prese per l'alimentazione delle locomotive. La galleria di carreggio è divisa in

DETTAGLIO DEL GRANDE MAGAZZINO CENTRALE DI CARPANO OVE SON RACCOLTI TUTTI GLI ORDIGNI NECESSARI PER IL LAVORO DI SCAVO.

alcuni tronchi e i trenini sono serviti da personale apposito per ogni tronco. Percorsi due o tre di questi tronchi la locomotiva deve fare un breve arresto, per rifornirsi di energia.

Dalla galleria principale si diramano in grande quantità gallerie secondarie con in fondo i cantieri di lavoro. La ramificazione sotterranea ha uno sviluppo totale lineare di oltre 100 km. nello spazio di 8 kmq. circa, sviluppo ottenuto su più piani.

Dai pozzi Principe Umberto e di Vines si dipartono gallerie di lavoro a diverse quote. Le gallerie superiori sono collegate spesso con gallerie discendenti a quelle di livello inferiore. Il materiale ricavato dai cantieri di lavoro che non sono a livello della galleria principale viene smaltito per le discendenti o calato con i montacarichi e poscia caricato sui vagoncini per il trasporto alla stazione di Carpano.

Duemila operai lavorano nella miniera, parte sopra terra, parte entro le viscere del suolo. Il lavoro si svolge ordinatamente, presieduto da tre turni di otto ore che dànno alla vita della miniera uno svolgimento ininterrotto, tale da impedire un qualsiasi consumo a vuoto o arresto della produzione che sarebbe dannoso. Le sostituzioni dei turni avvengono alle 4 alle 12 ed alle 20.

Gli operai lavorano all'esterno, dove è più facile la sorveglianza, nelle sale macchine, ai forni, nelle sale riparazioni, a giornata; nell'interno della miniera a cottimo. Con ciò si mira ad aumentare il rendimento della produzione.

I quantitativi di carbone estratto vengono misurati alla stazione di Carpano ove i carrelli giungono con sopra apposti speciali contrassegni che si riferiscono alle diverse squadre di lavoro.

Estrazione, trasporto, lavaggio del materiale.

Le squadre degli operai prima dell'ora del cambiamento di turno si affollano agli uffici di controllo donde si dirigono in prossimità degli ascensori.

L'ascensore lavora ininterrottamente, trasportando alle singole stazioni in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie 8 persone per volta. Le squadre fresche si incontra-

LA GALLERIA PRINCIPALE DI CARREGGIO È LA SPINA DORSALE DELLA MINIERA.

no nei cantieri con quelle che hanno finito il turno e qui vengono date e ricevute le consegne, onde il lavoro venga proseguito con un certo coordinamento.

Indossiamo un vestito impermeabile, ci muniamo di lampada acetilene e scendiamo pure noi da Stermazio per il pozzo Principe Umberto nel cuore della miniera.

Il nero camino che si sprofonda nel sottosuolo per 228 m. viene percorso rapidamente. Nella discesa si osservano gli attacchi delle gallerie a diverse quote. La loro vista rende l'idea della grande distanza fra i banchi carboniferi intramezzati da forte spessore del cosina. Questa estensione in profondità è utile da un lato in quantochè la coltivazione può riuscire intensiva in una limitata zona di terreno con uso ridotto di pozzi d'accesso; presenta però l'inconveniente che ad evitare frane e scoscendimenti di masse, non infrequenti in questo genere di formazioni stratigrafiche, occorre provvedere spesso all'armamento delle gallerie situate nel piano sottostante.

Raggiunto in un paio di minuti il fondo del pozzo Principe Umberto, si mette piede nella galleria principale di carreggio. Passano lungo essa le condutture dell'aria compressa ad alta pressione per il rifornimento delle locomotive, quelle a bassa, il binario per il trenino dei trasporti, i canali di sfogo dell'acqua di stillicidio. Tale galleria è illuminata elettricamente in corrispondenza delle piazzuole di fermata, ha una sezione media di m. 4 per 2, con allargamenti frequenti per gli scambi dei binari e per le deviazioni.

Da essa si dipartono le gallerie secondarie in tutte le direzioni. Le condotte dell'aria a bassa pressione si diramano per alimentare le macchine di offesa della roccia. I cantieri di lavoro in capo alle gallerie secondarie seguono la loro strada adattandosi entro la massa rocciosa in gran parte al capriccioso andamento degli strati carboniferi.

Lo sterile calcare del cosina, è sempre in quantità rilevante e occorre per abbatterlo grande spreco di energia meccanica e di esplosivo. Il calcare viene in parte portato

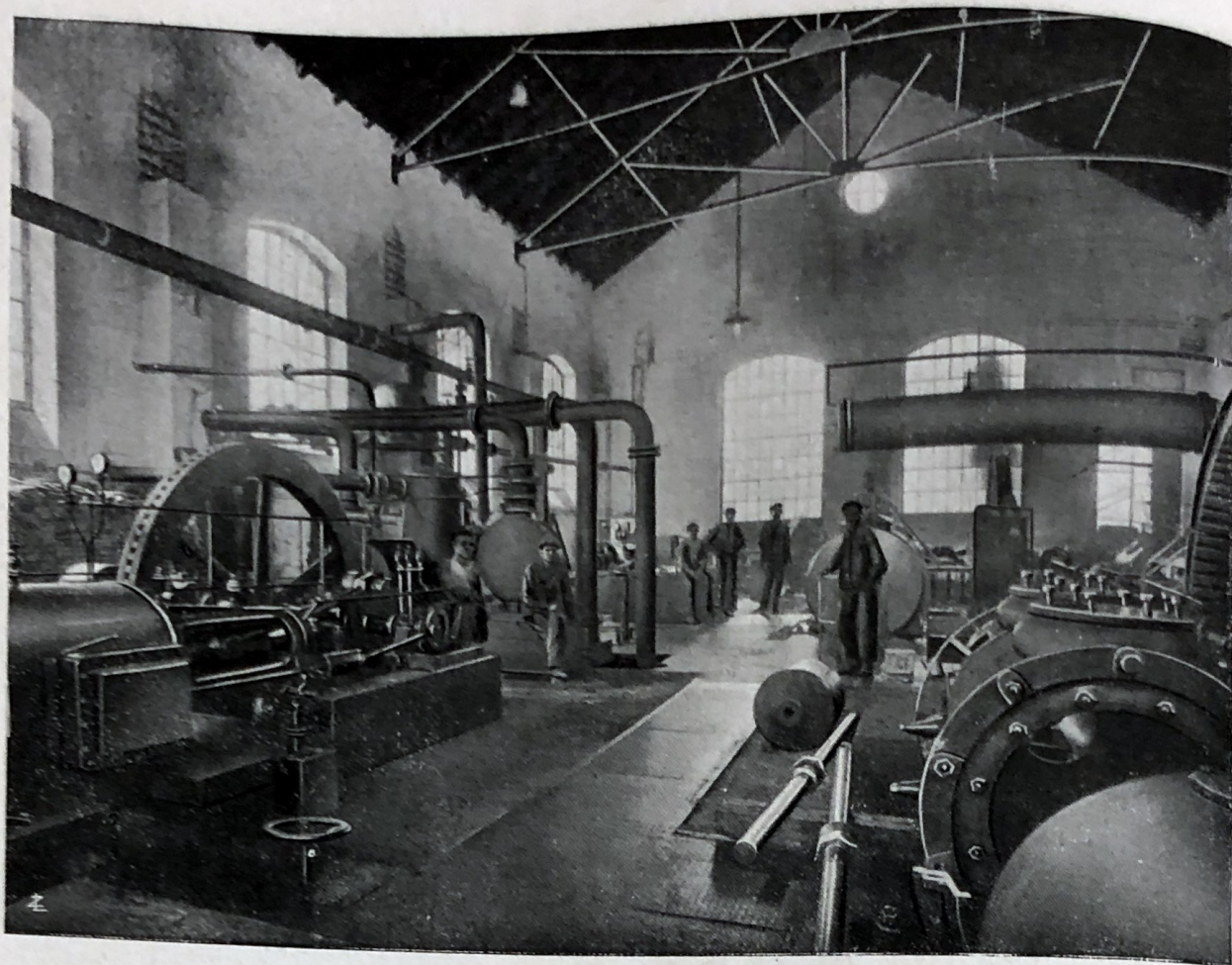
IL MATERIALE RICAVATO DAI CANTIERI DI LAVORO CHE NON SONO A LIVELLO DELLA GALLERIA PRINCIPALE, VIENE SMALTITO PER LE DISCENDENTI....

fuori della miniera; in parte impiegato per sostenere con muri a secco le gallerie già sfruttate e per riempimento dei banchi vuoti del carbone.

Gli operai addetti all'estrazione del combustibile sono divisi in squadre di 4 o 5 persone, essi preparano con i martelli i fori dove verrà immessa la grisoutine, esplosivo di grande potenza e sicurezza. Nel lavoro nei diversi sensi, dall'alto al basso e spesso dal basso all'alto, l'operaio deve aver cura di ricercare quelle posizioni più confacenti acchè il braccio che sostiene il martello si appoggi contro la roccia e il fioretto compresso lavori utilmente.

La conoscenza pratica della direzione delle stratificazioni e delle colture varie fa tempestare talvolta di molti fori da mina il cantiere di lavoro, cosicchè l'esplosivo dilania strati di grande spessore permettendo la cernita di quantitativi rilevanti di combustibile.

La accensione avviene di regola ad ore fisse, senza quelle precauzioni che sono richieste nelle gallerie ove si sviluppa il grisou, di cui nelle miniere dell'Arsa non vi è traccia. Un temibile nemico hanno i minatori nella polvere di carbone sviluppata in seguito all'esplosione e che si incendia talvolta con effetti funesti. Una buona ventilazione naturale contrasta però allo stazionamento della polvere di carbone, e tale ventilazione serve anche a diminuire la grande umidità che vi è nelle gallerie. Il terreno permeabile lascia filtrare forti quantitativi di acqua piovana che talvolta trasformano le gallerie secondarie e quella principale in torrenti tumultuosi, così da rendere malagevole il carreggio, quando non si debba sospenderlo per alcuni giorni.

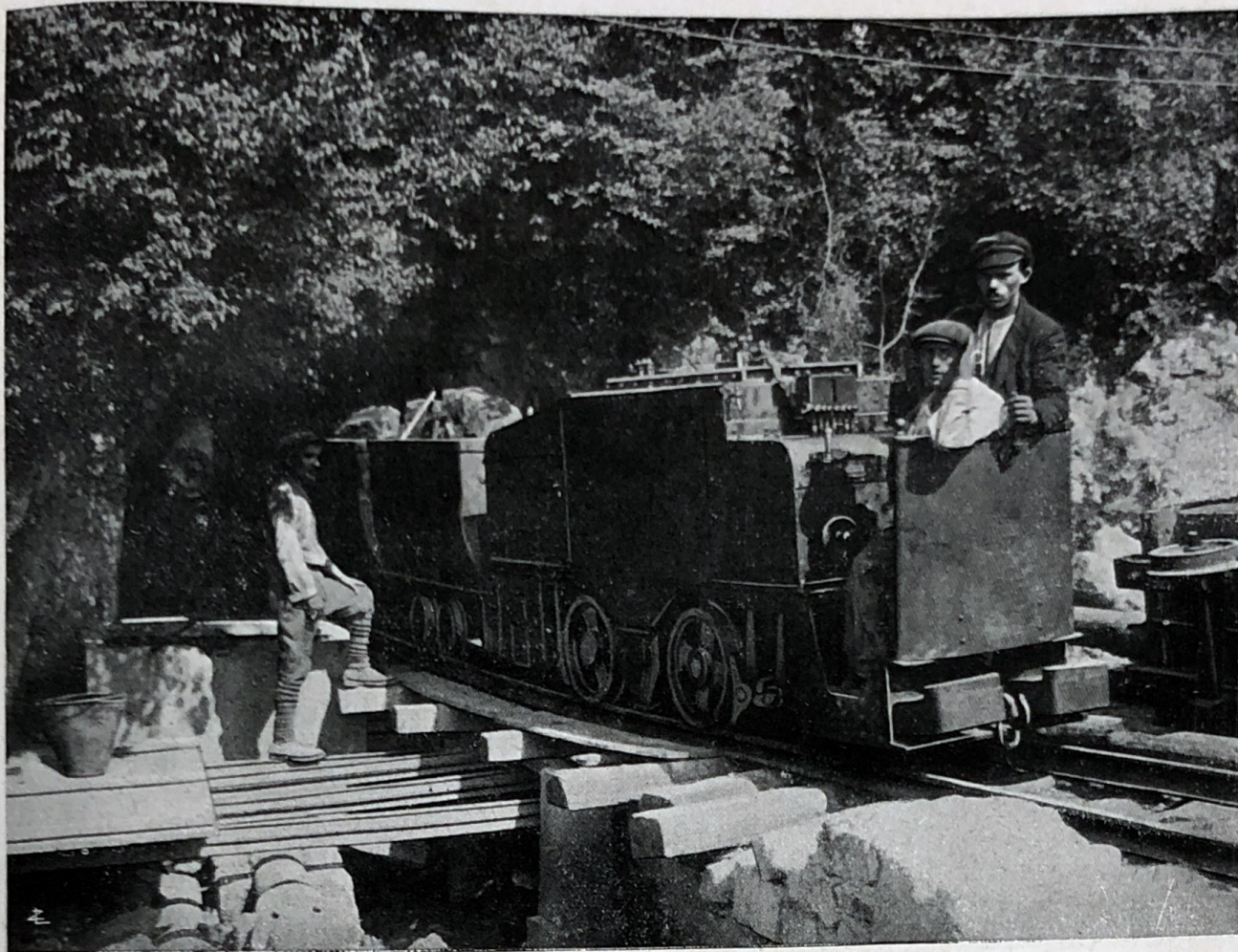
Dalla galleria principale con la cortese guida di un collega che dirige una delle Sezioni della miniera, imbocchiamo un ramo se-

A STERMAZIO ESISTE LA CENTRALE DI COMPRESSIONE FORNITA DI TRE COMPRESSORI.

condario ove più chiaramente si presentano alla luce della lampada acetilene le stratificazioni carbonifere. Il ramo secondario si spinge per alcune centinaia di metri fino a sboccare in una camera più ampia. Qui una squadra di operai lavora all'estrazione del combustibile; dal fondo di detta camera, cui corrisponde una coltura di carbone di oltre mezzo metro di spessore, parte un'altra galleria inclinata verso il basso. Gli operai lavorano in essa distesi in alcune nicchie. Al nostro arrivo quelli che sono presso i martelli salutano e con un cenno del capo ci rivolgono pure il saluto quelli che si affaticano con la gravina ad allargare le fessure.

Le maestranze circondano di grande rispetto i dirigenti che pur non dividendo con loro le aspre fatiche, lavorano intensamente per il miglioramento dell' industria estrattiva. Questa constatazione ridesta in noi larga eco di compiacenza. Anche nelle viscere della terra il ritmo del lavoro ha ripreso la calma che sola può essere foriera di benessere.

La visita non presenta grande varietà di sensazioni; le gallerie nel loro succedersi hanno caratteri simili e monotoni. Abituati alla maestosità delle grotte carsiche ove ad ogni passo si osservano nuove visioni, non si subisce nel percorrere le gallerie e i pozzi alcuna sensazione di sbalordimento o entusiasmo.

Il martellare dei segnali degli ascensori, la campana delle locomotive che si muovono portando la scialba luce di un lampione attraverso le tenebre, le voci degli uomini addetti alle manovre dei carrelli, tutto quel movimento che segue una regola prefissata, richiama nella nostra mente il regno della luce donde si muovono le leve di tutto il meccanismo di vita sotterraneo.

Dai cantieri di lavoro il carbone viene trasportato nelle gallerie di carreggio dove in corrispondenza delle piazzuole di raccolta i carrelli carichi vengono smistati sul binario principale e avviati verso Carpano. Alla stazione di Carpano si esercita un controllo oltrecchè sui quantitativi delle singole squadre, sulla qualità del prodotto, e talvolta vengono eliminati interi carrelli ove assieme a

LA GALLERIA ALFONSO, RAMO SECONDARIO E STACCATO DAL GROSSO DELLE MINIERE, È SERVITA ANCORA DA LOCOMOTIVE A BENZOLO.

poco carbone vi è grande quantità di calcare nero del cosina.

A Carpano la locomotiva viene sostituita con quella a vapore e il trenino prosegue poscia per lo stabilimento di laveria meccanica di Stallie ove si procede alla separazione del carbone dallo sterile.

Tutto il fabbricato della laveria è in ferro, sopraelevato rispetto al terreno, così che sotto di esso trova posto una rete di binari coi quali si portano i vagonetti a raccogliere direttamente dalle apposite tramogge le diverse pezzature di carbone e lo sterile. Il ciclo della lavorazione è il seguente: i vagoncini provenienti direttamente dalla Miniera vengono introdotti in un *coluteur* che rovescia il contenuto su di un vaglio piano a moto rotatorio con fori di 80 mm. Si ha così una prima classificazione in pezzi di dimensioni superiori agli 80 mm. e in grani di dimensioni inferiori. I primi vanno a cadere su di un nastro mobile continuo, ai due lati del quale si trovano da 4 a 8 cernitori che separano il carbone dalla pietra: questa viene buttata entro apposite tramogge che scaricano direttamente nei vagoncini sottostanti, quello va anch'esso a cadere in una tramoggia dalla quale viene prelevato con sistema identico.

I grani inferiori agli 80 mm. vengono sollevati mediante una noria e rovesciati su di un altro vaglio piano a moto rotatorio con griglie sovrapposte, che classifica la massa dei grani nelle seguenti categorie: grani 60 ÷ 80, 40 ÷ 60, 20 ÷ 40, 10 ÷ 20 e minori di 10 mm. Questi ultimi costituiscono la polvere e vanno a cascare in un apposito magazzino. Ciascuna classe dei grani viene portata, mediante canali fortemente inclinati e un forte getto d'acqua, nei crivelli dove, in base alla legge della libera caduta dei grani pesanti in seno all'acqua si verifica una separazione netta, per densità, dei grani pesanti dello sterile, che restano in basso, dai grani leggeri del carbone che si portano alla superficie e vengono da una corrente d'acqua portati su quattro vagli piani a moto rotatorio che classificano definitivamente il carbone oramai depurato nelle grandezze commerciali. Tutta

A 8 KM. DA CARPANO, UNA FERROVIA A SCARTAMENTO RIDOTTO PORTA AGLI STABILIMENTI DELLA SEPARAZIONE MECCANICA DI STALLIÈ.

l'acqua che ha servito al trascinamento del carbone e al funzionamento dei crivelli va a defluire in vasche capaci, nelle quali per decantazione si deposita sotto forma di fanghi la polvere di carbone di cui si è arricchita. Questi fanghi essiccati bastano ad alimentare le caldaie necessarie al funzionamento dell'intero impianto. Lo sterile che si è raccolto nei crivelli viene, mediante il movimento di una vite senza fine e di una noria, buttato entro apposite tramogge che scaricano nei vagoncini sottostanti: questi vanno a scaricare a loro volta su appositi ampi piazzali. Il carbone o viene mandato al deposito, o mediante un nuovo tronco di ferrovia della lunghezza di circa 2 km., portato direttamente ai pontili di imbarco.

Annesso agli stabilimenti di laveria vi è un impianto per il brichettaggio della polvere con formazione di blocchetti o mattonelle da adoperarsi come combustibile economico.

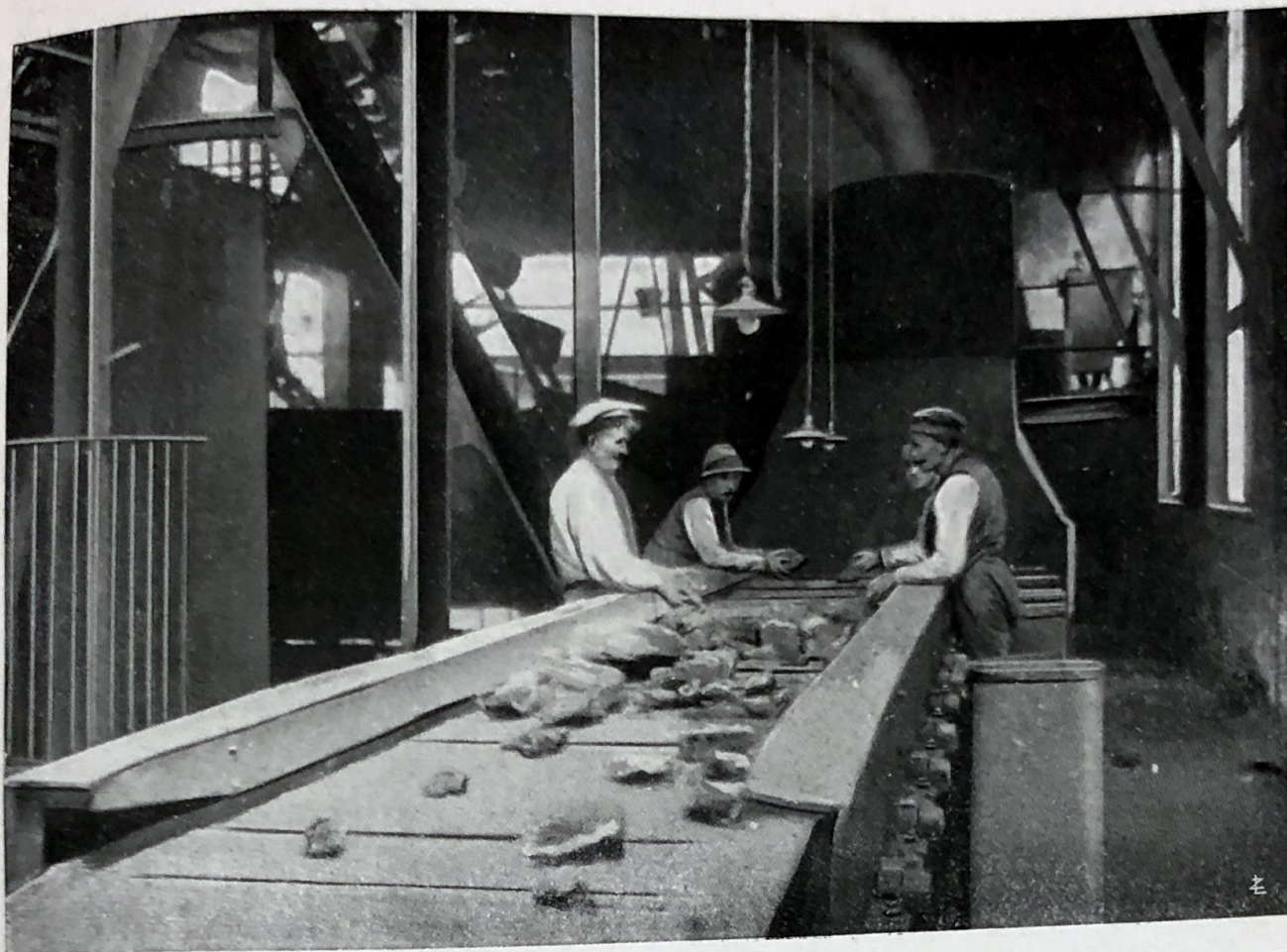
Condizioni dell'industria, qualità del carbone, dati statistici.

Le miniere dell'Arsa hanno attraversato un periodo di crisi. La produzione che nel 1920 era stata di 107.000 tonnellate, nel 1921 — in seguito all'occupazione delle miniere da parte degli operai, occupazione durante la quale l'ing. Carlo Tomatis direttore tecnico, ebbe a sormontare attraverso a circostanze drammatiche gravi ostacoli — discese a 79.000 tonnellate per risalire nel 1922 a 175.000 tonn. Nel 1923 i dati di previsione contavano su un prodotto non inferiore alle 200.000 tonn., ma alla fine del novembre 1923 le miniere si sono chiuse con in deposito 70.000 tonn. invendute. Ciò è accaduto essendo venuto a mancare all'industria estrattiva i principali acquirenti fissi e cioè la Regia Marina ed il Comune di Trieste, che per la centrale termica ora sostituita dalle centrali elettriche Venete, impiegava 25.000 tonnellate annue.

Le miniere dell'Arsa avevano predisposto un piano organico di sviluppo con intendimento di aumentare la produzione, ma l'effettuazione di un tale piano non fu possibile non essendosi assicurata la Società la fonte normale di vita dato il mancato collocamento del combustibile.

Nel marzo di quest'anno le Miniere, in seguito ad accordi col Governo, si sono riaperte e con ciò la crisi è stata superata, almeno nei riguardi della vita della Miniera.

E veniamo a discorrere brevemente della qualità del carbone.

Dalle analisi chimiche di laboratorio pra-

I PEZZI DI DIMENSIONI SUPERIORI AGLI 800 m/m VANNO A CADERE SU DI UN NASTRO MOBILE CONTINUO, AI DUE LATI DEL QUALE SI TROVANO DA 4 A 8 CERNITORI CHE SEPARANO IL CARBONE DALLA PIETRA.

ticate negli ultimi tempi è risultato che il carbone dell'Arsa è dotato di alto potere calorifico e di trascurabile igroscopicità; è conseguentemente ricco di materie volatili così da renderlo un buon combustibile da macchina.

L'ing. Carlo Tomatis in una conferenza tenuta il 21 dicembre 1923 all'Associazione Nazionale degli Ingegneri e Architetti Italiani di Trieste, fece notare come in alcune esperienze fatte nel mese di novembre 1923 nelle miniere statali di Idria per comparare il carbone dell'Arsa al carbone inglese Lambton che è uno dei migliori carboni da macchina, con un potere calorifico superiore alle 8000 calorie; preso 100 il potere calorifico del Lambton risultarono i seguenti rapporti:

pezzatura	Arsa	84 %
»	Newcastle . .	76 %
»	Hull	97 %
»	Cardiff . . .	99 %

Non è chi non veda come i dati qui riferiti vadiano al carbone dell'Arsa nella scala dei valori comparativi un posto importante ponendolo di non molto al disotto dei migliori carboni inglesi e vicino ai buoni carboni tedeschi.

Dalle analisi risulta che le ceneri sono di un tenore elevato; esse sono composte da ossidi e solfati di calcio infusibili che lasciano gran parte delle griglie spoglie di scorie.

Lo zolfo totale è in una percentuale molto forte ed è questo uno dei principali nemici che ostacolano l'estensione dell'impiego del carbone istriano e del suo intenso sfruttamento, avendo lo zolfo il potere di intaccare la superficie delle caldaie.

Esperienze fatte dalle Miniere sulle caldaie fisse e su quelle mobili delle locomotive di trazione da Carpano a Val Pidocchio dimostrerebbero come gli effetti perniciosi siano ben inferiori a quanto si potrebbe presumere e mentre in teoria con una tale percentuale volatile di zolfo ogni utilizzazione in tale campo risulterebbe sconsigliabile, in pratica invece, tenute presenti le esperienze avvenute nel corso di decenni, tale impiego potrebbe essere fatto.

Secondo vari studiosi lo zolfo dell'Arsa non ha gli effetti che se ne dovrebbero presumere perchè esso si aggrega con il bitume trasformandosi in gran parte in prodotti zolforati organici che non attaccano energicamente i metalli e solo in piccola parte si trasforma in acido solforoso.

NELLO STABILIMENTO DI SEPARAZIONE SI PORTANO I VAGONETTI A RACCOGLIERE DIRETTAMENTE DALLE APPOSITE TRAMOGGE LE DIVERSE PESATURE DI CARBONE E LO STERILE.

Altro grande nemico della fortuna del carbone dell'Arsa sta nella sua molta polvere dovuta alla piccola potenza degli strati e alla conseguente frantumazione del combustibile nell'escavo. A questo inconveniente si tende a riparare con la brichettazione o formazione di mattonelle.

Prospettive avvenire dell'industria.

Se si considera che il carbone dell'Arsa può favorevolmente pesare sulla bilancia economica nazionale, dato che impiegando quel prodotto si evita di favorire una esportazione di denaro all'estero; che dal lato militare-navale e marittimo in genere, esso può, data la ubicazione delle miniere, integrare il rifornimento eventuale dei porti dell'Adriatico, di cui Pola potrebbe benissimo con gli impianti già costituiti, essere una base per il periodico rifornimento delle navi; che una industria di estrazione di carbone di eguale potenza non esiste in tutta Italia, si deve riconoscere la grande importanza nel campo della economia nazionale dell'attività delle miniere.

Si è visto dalle prove comparative di rendimento calorifico che il carbone dell'Arsa rappresenta poco meno dei 9/10 di quello del carbone fossile inglese, che la produzione attuale è di circa 200.000 tonnellate annue, facilmente aumentabile, a detta della direzione tecnica, con la potenzialità degli impianti. Se si ritiene possibile il portare a 500.000 tonnellate annue tale produzione sarebbe facile ridurre l'importazione inglese di 400 mila tonnellate annue circa con un minor pagamento all'estero di circa 70 milioni di lire all'anno.

Per quanto riguarda le possibilità di impiego in luogo, molti sono i progetti che si presentano nel campo dello sviluppo di iniziative della regione e in particolare della Istria. Ad essi non è stata data che timida vita, soprattutto per il fatto che manca una coordinazione delle diverse energie, per ot-

A VAL PIDOCCHIO LE CHIATTE, LE NAVI, I RIMORCHIATORI ATTRACCANO AI PONTILI PER ESSERE CARICATI DI CARBONE.

tenere un fine comune. Molte sono le società e gli enti che stanno occupandosi dei prodotti minerari che il suolo dell'Istria dà. La estrazione della bauxite è oramai un'industria importante, quella della silice (saldame) si è pur timidamente affermata in alcune località nel passato.

Perchè in Istria non si potrebbe creare una centrale termoelettrica che permettesse il trattamento industriale della bauxite e l'impiego del saldame in un'industria vetraria?

Altra soluzione per l'impiego di parte del combustibile potrebbe consistere nella distillazione sul posto, con produzione di benzina, catrame, benzolo ricavati dal carbone dell'Arsa che è fra i più adatti per la distillazione. In questo caso il coke potrebbe essere impiegato per ogni uso compresi quelli per cui il carbone dell'Arsa dovrebbe essere escluso per la presenza dello zolfo.

Le due soluzioni qui prospettate potrebbero trovare coordinazione inquantochè la creazione di un impianto di cokizzazione potrebbe essere integrata con un impianto termoelettrico ove l'energia elettrica venisse prodotta dai composti gassosi della distillazione. Ma per dare inizio a qualsiasi programma di sfruttamento le miniere debbono anzitutto vivere e prosperare, e necessita che venga concretato un piano ben definito; realizzabile per gradi sull'impiego del carbone in luogo per le possibili industrie locali.

Non pensiamo che solo dall'intervento di fattori estranei a un sano processo industriale della produzione possa dipendere la soluzione di questa crisi. Muore così il singolo come l'ente che non ha in sè il germe per una vita forte e prosperosa.

Alle industrie estrattive di carbone della regione non manca il potente germe di vita ed esse dovrebbero conseguentemente riprendere il loro cammino di ascesa.

Che così sia noi formuliamo l'augurio, onde il Paese che ha dato tante prove di attività, e durante la guerra e recentemente per merito di uomini usciti dalla guerra, non veda morire per mancanza di energie vitali una fonte di lavoro e di ricchezza.

Ing. GIUSEPPE COBÒL.

PITIGLIANO - PANORAMA, LATO EST. (*fot. A. Denci, Pitigliano*)

LA CITTÀ DI GEREMIA

Fu il desiderio di rievocare nella sua contestata patria la memoria di frate Ildebrando o fu la lettura della *Guida del Touring* che mi fece lasciare la popolosa Roma per la deserta Sovana?

Probabilmente, l'uno e l'altra. Certo Gregorio VII è una delle più grandi figure della storia: è l'uomo che agisce per amor del bene e non misura il numero e la grandezza dei nemici; anzi, potendo scegliere, ne affronta il più potente, quello a cui pare inchinarsi, in una tradizione dove si mescola l'antica grandezza romana colla riconsacrazione cristiana, ogni testa coronata e lo riduce, colla sola forza morale, a chieder grazia e prostrarsi nell' atto del ravvedimento. Canossa diventa simbolo di umiliazione e fa dire, dopo sette secoli, al grande e orgoglioso dominatore d' Europa: « Se io non fossi Napoleone, vorrei essere stato Gregorio VII ».

Si comprende come possa nascere il desiderio di conoscere i luoghi dove colui che seppe tanto sollevarsi sulle nequizie de' suoi tempi accolse negli occhi e nell'anima le prime incancellabili impressioni, anche se prevenuti che nessuna diretta testimonianza della sua vita vi sia conservata a soddisfacimento della reverente o profana curiosità dei posteri.

Ma si comprende pure come, nell'incertezza dell'itinerario, dei mezzi di trasporto, nel dubbio che il tempo, la spesa, il disagio non fossero ripagati da bellezza di luoghi, da singolarità di sensazioni, il desiderio rimanesse latente, potenziale. L'inerzia fu vinta proprio dalla lettura di quel terzo volume della *Guida dell'Italia Centrale* che il Touring distribuì ai suoi Soci l'anno passato e che è una miniera di itinerari mal noti e attraentissimi. Da esso appresi che Pitigliano, punto di partenza per la gita a Sovana

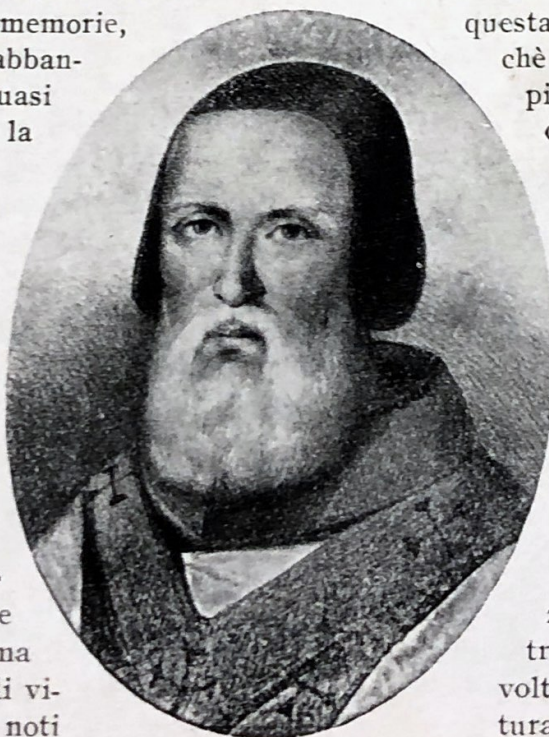
(fot. A. Denci, Pitigliano)

SOVANA - PANORAMA.

è « uno dei più pittoreschi luoghi d'Italia »; che la gita a Sovana è « raccomandata anche al viaggiatore affrettato »; infine che Sovana stessa è « centro medioevale vivamente suggestivo per le memorie, gli avanzi e lo stato di abbandono e di solitudine quasi completo, onde fu detta la « città di Geremia ».

Non ci voleva di più.
E partii.

Ma in realtà, la mia aspettativa fu soddisfatta anche prima che lo sperassi. Se il percorso in automobile Orbetello-Pitigliano offre la grande attrattiva della traversata della Maremma, quello Orvieto-Pitigliano non è meno interessante poichè permette, poco prima di giungere a Pitigliano, di visitare uno dei paesi meno noti e più caratteristici fra quanti ne vanta la nostra terra: Sorano. Con Pitigliano e Sovana, centro, un tempo, della potente Contea Ursina, Sorano non deve essere trascurato da chi voglia conoscere questa interessante regione, perchè suscita impressioni fra le più profonde e intense. Se si discende, infatti, fino in fondo al paese, là dove il Lente scorre spumeggiando ai suoi piedi, lo spettacolo che si presenta agli occhi del fortunato viaggiatore è davvero sorprendente: in basso il fiume ed i numerosi ponticelli ed i lunghi filari di pioppi mormoranti imprimono una nota di grande dolcezza, di infinita poesia, mentre i tre enormi massi — una volta formidabili fortezze naturali — che inalzano al cielo le loro cime rocciose, sconvol-

GREGORIO VII.

(fot. A. Denci, Pitigliano)

SOVANA - LA ROCCA ALDOBRANDESCHI.

te e forate in mille modi, e presentano da ogni lato miriadi di cavità buie e profonde, simili a fantastici giganti dai molteplici occhi senza pupilla, dànno una indimenticabile sensazione di grandiosità e di sgomento. Non si può fare a meno di pensare all'Inferno dantesco e tanto più vivo, da questo ricordo, sorgerà poi il contrasto con la melanconica, dolce Sovana.

Pitigliano, su in alto, isolato su un altro banco di tufo circondato per tre lati dai profondi burroni dei torrenti Meleta, Lente e Prochio, con le sue casette abbarbicate sull'estremo ciglio delle rupi e che formano una cosa sola con esse, mette anch'esso nel gran quadro una nota estremamente pittoresca.

Giunti in paese, la vista che si gode dal grande piazzale del precipizio dal quale sorge Pitigliano, reso più dolce, a mezzogiorno,

LA REGIONE DI PITIGLIANO E SOVANA.

(fot. A. Denci, Pitigliano)

SOVANA - PIAZZA DI S. MARIA (VENENDO DALLA ROCCA).

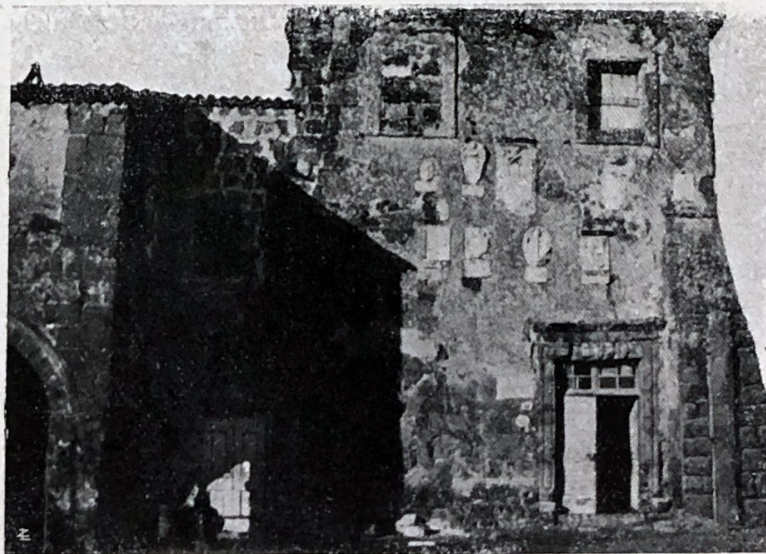
dal Lente che vi scorre in fondo tranquillo, dalle arcate morbide del grandioso viadotto e dai folti cipressi del Cimitero, a settentrione invece più dirupato e selvaggio dal corso rapido del Prochio e dalle pittoresche cascate, è veramente di una grande bellezza: e di lì il paese svolge tutta la teoria delle sue casette sui ripidi bastioni a strapiombo, con un indescrivibile effetto scenografico. Più in basso, la roccia è tutta traforata fin dai tempi più remoti, e nelle caverne dei prodi Etruschi ora grufolano i maiali o ragliano i somari, per nulla intimiditi dalla solennità dei ricordi.

Nelle tortuose viuzze interne che conservano perfettamente il loro aspetto medioevale, ricche di scale e scalette che si susseguono con dolce armonia, di sottopassaggi, di altane e di archi con sfondi sempre diversi e infinitamente pittoreschi, continuo è il via vai delle comari avvolte, al pari delle veneziane, in ampi scialli neri, e dei somarelli bruni carichi di carbone, di legna e di olive, così numerosi da costituire una delle note caratteristiche del ridente paesello.

Discendendo da Pitigliano fino in fondo al burrone per un lungo, angusto, strano camminamento a zig-zag, incassato tra le alte pareti di tufo, ed attraversato il ponte sul Lente, si abbandona, dopo un centinaio di metri, la strada carrozzabile per una scorciatoia in gran parte in trincea, tagliata a furia di piccone nella roccia tufacea.

Si scorge alfine Soana: un'unica fila di casette rade, lontane lontane, in fondo alla pianura che si presenta allo sguardo desolata, deserta, con qualche ciuffo rossastro di cerrina e qualche masso calcareo affiorante qua e là. L'irregolare sentiero roccioso che segue è segnato dal millenario passaggio degli uomini ed è rotto da profondi solchi.

Tutto intorno è silenzio, il più squallido silenzio.

Si affretta il passo, chè Soana attira irre-

(fot. dell'A.)

SOVANA - IL PALAZZO PRETORIO.

(fot. A. Denci, Pitigliano)

SOVANA - PIAZZA DI S. MARIA (VENENDO DAL DUOMO).

sistibilmente; ma ecco una nuova sorpresa: tre burroni si sprofondano a poca distanza l'uno dall'altro cingendo Soana di una triplice invisibile difesa. Come non pensare ai tre recinti della rocca di Canossa dove l'implacabile Gregorio fece rimanere tre giorni e tre notti Enrico IV a piedi nudi, in abito da penitente, esposto ai rigori della fredda stagione?

Bisogna discendere ed attraversarli, passando per le caratteristiche cave, per strette serpentine in trincea, rivestite di muschio e di felci, oscure e misteriose, e, mentre gli enormi massi irregolari, a picco sul fosso del Pozzone, dànno una impressione di ciclopica grandiosità, ecco un sentierino fresco e romantico, tutto verde e macchie di sole, in fondo al quale il castello di Soana lancia al cielo i suoi ruderi....

Eccola, la città di Geremia che le rovine del maestoso Castello e la chiesa troppo grande chiudono alle due estremità, la patria del fiero Ildebrando che tutta in sè riassume la bellezza e il mistero della vecchia Etruria selvaggia e magnifica.

Bassa, silenziosa, a prima vista, appena entrati nell'unica via che dal Castello conduce alla Cattedrale, essa appare completamente abbandonata, morta. Poi, a poco a poco, qualche parvenza di vita colpisce e stupisce: su di una finestrella sconnessa un garofoletto rosseggia in una pila di terracotta; un piccione si solleva a volo; qualche gallina razzola e becchetta; della biancheria candeggia al sole imprimendo alla via una nota gaia fra tanto grigiore di muri e di pietre; da una porta esce un maialino roseo che attraversa gravemente la strada; dei colpi di tosse, secchi, insistenti, risuonano stranamente.... Qualche testa fa capolino fuori delle finestre, dei ragazzetti sbucan fuori di non si sa dove: oh, ci son pure dei bimbi a Soana! E mi seguono, incuriositi, fin sulla piazza. Nel Palazzo Pretorio, adorno sulla facciata degli stemmi marmorei dei capitani senesi che ressero Soana dalla metà del 400 alla metà del 500, un frantoio per le ulive è immobile.

E la via prosegue per la Cattedrale; ca-

(fot. A. Denci, Pitigliano)

UNA VIA DI SOVANA.

sette ai due lati in gran parte rovinate o cadenti; di alcune, solo il muro esterno regge ancora e attraverso le finestre senza vetri e senza imposte, si scorge il cielo fiammeggiante in un tramonto meraviglioso.

In altre è caduto il pavimento del secondo piano ed è stato rifatto alla meglio con travi di legno e paglia: non è difficile, per lo spostarsi di un'asse, che il padrone di casa sia ricevuto con dolce amplesso dal maiale o dal somaro che, senza eccezione, occupano il piano nobile....

Come diverso il passato di Soana dalla triste realtà!

Importante centro etrusco dapprima — e ne fan testimonianza le famose tombe scolpite nel tufo, poco lungi dal paese, giudicate dall'Ainsley che le scoprì nel 1834, le più interessanti de l' Etruria tutta per varietà e bellezze di decorazioni — divenne quindi romano e fu poi violato anch'esso dalle orde barbariche, nonostante la sua disperata difesa. E passò alla signoria degli Aldobrandeschi, famiglia di origine longobarda. Fu questo il periodo del suo massimo splendore che culminò nel 1272 col matrimonio di Margherita col conte di Montfort, vicario di Carlo d'Angiò, celebrato con gran pompa nella rocca formidabile e sontuosa. La loro figlia Anastasia, sposando Romano di Gentile Orsini, trasmise a questa famiglia la sovranità della Contea Maremmana che, più estesa dapprima, comprese poi solo Pitigliano che ne divenne la capitale, Sovana, Sorano, ed altri centri minori.

Comincia da allora la decadenza di Sovana della quale Siena s'impadronisce nel 1410 togliendole per il proprio Duomo sin la campana maggiore che porta ancor oggi il nome del moribondo paesello.

La maggior parte della popolazione si riversò a Pitigliano, restando a Sovana solo 96 anime alle quali si aggiunsero poi altre 75 famiglie allettate dalle esenzioni fiscali accordate da Siena.

Ma era destino che Sovana non potesse risollevarsi: un altro terribile nemico, la malaria, segnava la sua sorte tragica, e una

(fot. A. Denci, Pitigliano)

SOVANA - IL DUOMO, PARTE A NORD.

lenta agonia cominciò per lei e durò attraverso i secoli, indebolendola sempre più, ma non riuscendo a fiaccarla definitivamente, moribonda sempre e non mai morta, tanto potente è in lei l'istinto di vita.

Senz'acqua — la fonte più vicina dista varie centinaia di metri dal paese — senza luce elettrica nè gas, priva di farmacia, di medico, di levatrice, Sovana che conta attualmente poco più di duecento abitanti, in questi ultimi anni ha pur manifestato un relativo risveglio: ha ottenuto il suo prete, perfino una maestrina e spera nella prossima costruzione di un acquedotto....

La malaria è in decrescenza, per le migliorate condizioni igieniche, forse, e per il disboscamento delle vicine macchie, e ora infine Soana va orgogliosa di ben quattro militi della Milizia Nazionale che con la guardia comunale e « l'appaltino » costituiscono il corpo delle autorità sovanesi.

Umili, semplici contadini e pastori, profondamente attaccati alla loro terra, la vita trascorre per loro in una tranquilla, inavvertita uniformità, che si illuminò improvvisamente d'un nuovo bagliore il giorno in cui uno dei più colti e instancabili turisti d'Italia — il nostro Re — salì a visitare Soana. I volti si illuminano e gli occhi ancora brillano di gioia nel rievocare le insperate emozioni di quel giorno ormai lontano.

Lungi dalle linee ferroviarie e automobilistiche, isolata dal mondo, Soana giace solitaria e bella, immersa nel suo fascino speciale, nella melanconica suggestione della sua infinita solitudine, del suo profondo silenzio interrotto solo dall'armonioso fioco tintinnare dei greggi che rientran dal pascolo mentre le ombre della sera scendono ad avvolgerla tutta — amorosamente....

⁂

Rivedendola dal basso, nell'ora melanconica del ritorno, è ancora l'immagine del suo più illustre figlio quella che essa richiama alla mente. Ma non dello sfolgorante pontefice che trionfa sull'orgoglioso rampollo della casa di Franconia; bensì dell'augusto vegliardo che, trascinato dai Normanni a Salerno, per salvarlo dalla vendetta dell'Imperatore, vi moriva il 25 maggio del 1085, pronunciando (oppur la fama le pronunciò per lui) le celebri parole: « Dilexi iustitiam, odivi iniquitatem, propterea morior in exilio ».

Con allegorica concordanza, la rocca degli Aldobrandeschi è tutta entrata nell'ombra e solo il fastigio della Chiesa raccoglie i raggi del sole morente.

A. M. GOBBI BELCREDI.

UNA BATTAGLIA DEL QUATTROCENTO NELLA RIEVOCAZIONE DI UN GRANDE ARTISTA

Il 22 giugno 1440 si muoveva dal Borgo a Sansepolcro l'esercito del Duca di Milano, comandato da Nicolò Piccinino, per dar battaglia a quello dei fiorentini che era accampato sotto il Castello di Anghiari. Indisciplinate e svogliate, e, per il caldo grande, disarmate e sparse per la campagna, erano le genti di Firenze e non preparate alla giornata campale, tanto più che gli ordini venuti da Palazzo Vecchio erano di evitarla ad ogni costo chè il Piccinino, richiamato dal Duca di Milano, non poteva più oltre trattenersi in Toscana.

Agguerrite e ben equipaggiate, e comandate dal Piccinino, le genti del Duca di Milano movevano a battaglia con la sicurezza della vittoria, mentre duemila borghigiani armati le seguivano, sicuri della preda, e la popolazione, alla lontana, si accingeva allo spettacolo della battaglia.

Ma, come è noto, il savio provvedimento preso da Giovan Paolo Orsini, comandante dei fiorentini, di colmare i fossati nelle zone di manovra del suo esercito fu fattore principale della sconfitta del Piccinino che, nella campagna solcata di fossati, non poteva far manovrare suoi cavalieri; talchè, per quanto riunite in fretta, le genti dei fiorentini e della chiesa poterono far argine, in un primo momento, all' urto della cavalleria del Duca di Milano e, in un secondo tempo, sbaragliarla.

La rappresentazione di questa battaglia che salvò la Toscana dalla signoria del Duca di Milano, fu, in antico, tentata e studiata da più artisti e, per singolare caso della sorte, dai due più grandi genî dell'arte italiana: Leonardo e Michelangelo, che prepararono, in concorrenza fra loro, i cartoni per la sua esecuzione nel salone dei cinquecento di Palazzo Vecchio di Firenze.

Ma, purtroppo, per varie cause, quei due artisti dovettero abbandonare quel pensiero con danno irreparabile per l'arte italiana che

(fot. Gallerie Uffizi, Firenze)

IL COLPO DI GRAZIA (PARTICOLARE).

LA MISCHIA (PARTICOLARE). (fot. Gallerie Uffizi, Firenze)

avrebbe potuto avere un grande capolavoro di più.

Ma un altro pittore e, per giunta, contemporaneo e forse spettatore di quell'avveni-

mento, potè avere, secondo noi, la possibilità di rappresentarlo. Piero della Francesca, il grandissimo pittore del Borgo a Sansepolcro, si trovava infatti nella sua terra all'epoca della battaglia d'Anghiari (un documento di quel tempo ce lo dice infatti residente al Borgo ove copriva per quanto giovane una carica pubblica) e con tutta probabilità, data l'importanza di quel fatto, egli potè assistervi, come la maggior parte dei borghigiani, di persona. Ma ad ogni modo, anche se non vi avesse assistito, la vista dell'esercito del Piccinino passato dal Borgo, baldanzoso prima del combattimento e in rotta dopo questo; i racconti fatti in città e nella famiglia, e il ricordo che di quel fatto d'armi rimase a lungo, dovettero impressionare la mente di Piero della Francesca che, nelle sue fantasticherie artistiche, nell'elaborazione mnemonica delle sue opere, certo desiderò di rappresentare quell'avvenimento incancellabile per la sua giovanile fantasia. Circa vent'anni dopo, la commissione, avuta dai Bacci d'Arezzo, di frescare la loro grande cappella nel bel San Francesco, gli dette modo di realizzare quel proposito.

(*fot. Gallerie Uffizi, Firenze*)

IL TROMBETTIERE - IL DECAPITATO (PARTICOLARI).

Nella storia della Croce, che egli ivi dipinse, sotto la scorta della leggenda aurea di **Jacopo da Varagine**, egli doveva ritrarre la disfatta di Cosroe re di Persia.

Pittore di un verismo assoluto, Piero dal Borgo, seguendo anche l'uso dell'epoca, raffigurò in quella scena una battaglia del suo tempo.

E certo sulle pareti del S. Francesco le immagini dei guerrieri, intraviste nella sua adolescenza e mantenute nel lavorio della mente, presero corpo e sorse il capolavoro: e la battaglia di Anghiari ebbe una rappresentazione pittorica, data l'epoca in cui fu eseguita, più viva e forse più interessante, dal lato storico, di quelle che si sarebbero potute fare in epoca posteriore.

Certo il grande artista umbro-toscano non si dissimulò la difficoltà dell'opera che egli si accingeva a creare. Avanti lui infatti numerosi erano stati i pittori che avevano dipinto battaglie, ma lavorando nel trecento e nel quattrocento — se si eccettua qualcheduno come Paolo Uccello — ligi come erano alle scuole pittoriche dell'epoca, le scene di guerra da essi rappresentate, per quanto interessanti, riuscirono rappresentazioni più confuse che bel-

AREZZO - CHIESA DI S. FRANCESCO. LA DISFATTA INFLITTA A COSROE RE DI PERSIA DALL'IMPERATORE ERACLIO. A DESTRA LA SCENA DELLA DECAPITAZIONE DI COSROE. (PIERO DELLA FRANCESCA).

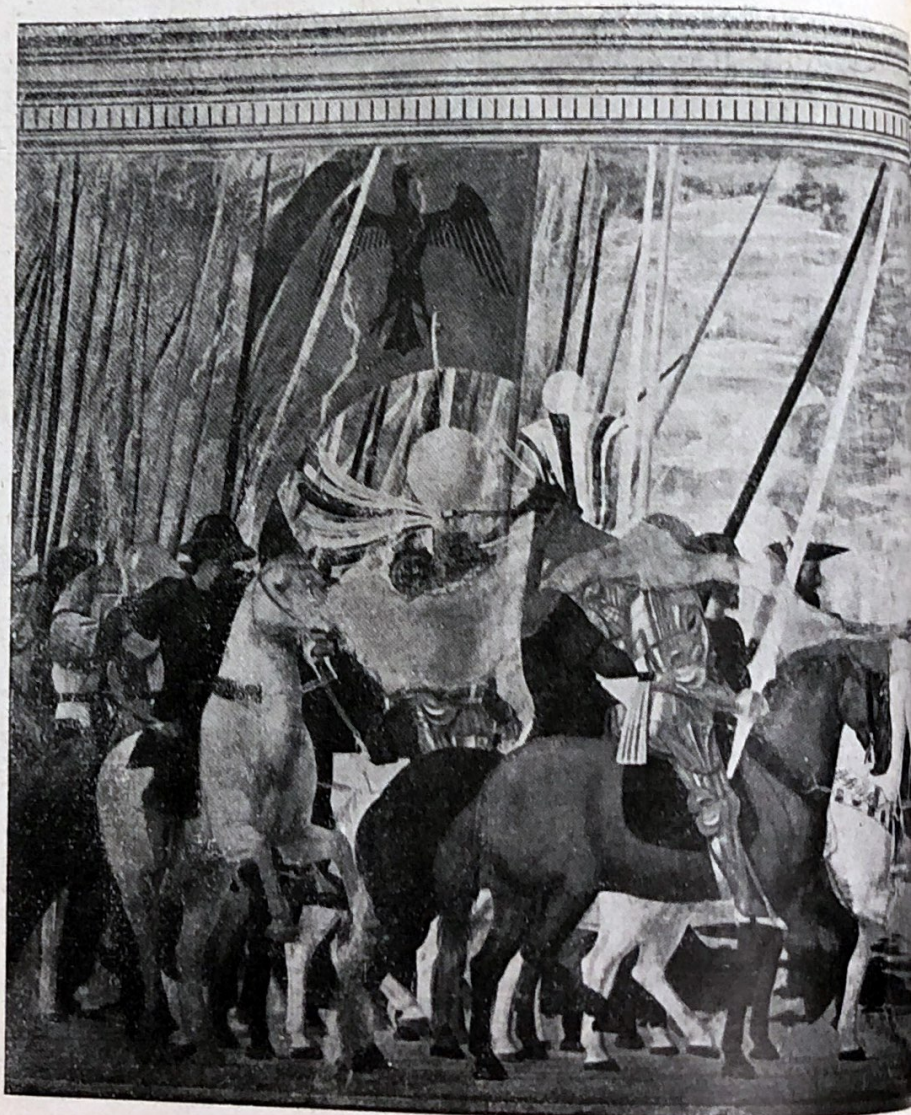
le chè l'arte aveva ancora forme stilistiche ripetentisi e mancavano agli artisti due grandi cose: lo studio del vero e della prospettiva.

Ma Piero della Francesca alla padronanza della tecnica artistica aggiungeva una scienza profonda — mercè la quale potè scrivere il suo celebre trattato *De prospectiva pingendi* — e potè accingersi a compiere quella mirabile composizione con piena sicurezza.

Gli occorse però molto pensare; e gli studi preparatori dovettero essere lunghi e severi, come lo prova la tecnica con cui furono eseguiti quei celebri freschi nei quali i segni dello spolvero fatto con i carboni, segnante i contorni delle figure, si notano ancora e dimostrano che, composta e disegnata la sua opera, il pittore non ebbe pentimenti nell'eseguirla.

Così da una visione giovanile di guerra e di battaglia, Piero potè, con maturità di pensiero, di studi e d'arte, trarre il capolavoro.

Ed oggi davanti alla scena grandiosa della battaglia, davanti alla mischia, resa in tutti i suoi aspetti con mirabile ed efficace verismo, davanti alla complessità della zuffa confusa e feroce, e soprattutto viva, nei gruppi e nei grovigli formati dagli uomini e dai cavalli, il visitatore rimane muto e attonito.

E quando alla prima stupefazione subentra l'osservazione calma, ecco, ad uno ad uno, che i particolari si rivelano in tutta la loro bellezza e in tutta la loro tragicità.

(fot. Alinari)

Le nubi stracciate dal vento, cupe al centro e luminose e sfrangiate ai bordi, vagano nel cielo di un azzurro fondo e magnifico, e nell'aria ondeggiano le bandiere e i pennoni sfondati e stracciati; le frecce, i verrettoni, i quadrelli cadono da tutte le parti, come le aste e lance stroncate e le insegne abbattentisi turbinano in tutti i sensi.

Ecco gli uomini, i cavalieri e i fanti, ritratti dal pittore nei loro arnesi con minuziosità e perfezione grandissima, con teste magnifiche e animate dalle varie espressioni del trionfo, della disperazione, della rabbia, della ferocia, dello sgomento e del terrore combattere selvaggiamente. E nella scena della battaglia, che appare a prima vista confusa, quanta esattezza, quanta giustezza e quanta abilità di disposizione nelle figure! Chi direbbe che nel poco spazio dell' affresco sono rappresentati al naturale ben venti cavalli e sessanta figure di guerrieri?

Ogni figura ha il suo avversario; ogni occhio cerca l'occhio del nemico o il punto ove colpirlo; ogni arma puntata, tesa, lanciata o vibrata in offesa ha, visibile, il suo punto di mira. E quale bellezza e atrocità di particolari! Quali visioni macabre e tragiche quella della testa decapitata, ruzzolata fra le gambe d'un guerriero caduto, e l'altro guerriero ferito alla nuca con il corpo appesantito dalla morte vicina, facente ancora leva sul gomito e sulla mano aggranchita per non mordere vinto la terra.... Divina figu-

(fot. Alinari)

AREZZO - CHIESA DI S. FRANCESCO. L'INSEGUIMENTO DI MASSENZIO DOPO LA BATTAGLIA DI PONTE MILVIO. IL PAESAGGIO CHE VI SI VEDE È PRESO DAL VERO NELL'ALTA VALLE DEL TEVERE. (PIERO DELLA FRANCESCA).

(fot. Gallerie Uffizi, Firenze)
IL FENDENTE - TESTE DI COMBATTENTI - IL MORENTE.

ra questa, di cui per trovare l'uguale bisogna risalire ben lungi nel tempo, ed è forse solo uguagliata in bellezza dalla celebre statua del Gallo morente.

E quanti altri bellissimi particolari! Ecco il trombettiere con il capo coperto da un alto cappello orientale, che dà fiato alla tromba argentea incitando con gli squilli acuti e lamentosi i combattenti; ecco le cento singole mischie furibonde componenti la battaglia, quando i combattenti si sceglievano e pugnavano frementi, guardandosi negli occhi pieni di ira e di odio, fiammeggianti dietro i trafori delle visiere calate e sotto le bacinelle di protezione.

E i cavalli nitrenti con le nari spalancate, con le bocche sanguinose e semiaperte, per le strette dei morsi grossi e atroci, e partecipanti alla battaglia con morsi e con calci, assecondanti con le loro falcate i colpi terribili dei cavalieri, vivono per l'arte immortale di Piero e, con le loro criniere tagliate a spazzola, con gli orecchi dritti e gli occhi iniettati di sangue, sono pieni di forza e di classica bellezza. Anche le cose inanimate dànno vita alla scena: come le aste dritte a cercare il punto debole dell'usbergo dell'avversario, le spade roteanti o calanti in fendenti formidabili, e le scuri martellanti e fracassanti elmi e teste, le mazze ferrate a catenelle e a palle di piombo, i pugnali e le misericordie, strumenti terribili nel corpo a corpo, facenti sprizzare zampillante il sangue dalle gole tagliate, i giavellotti, i verrettoni e i quadrelli piumati, solcanti l'aria sferzata dai pennoni e dalle bandiere, erte e stracciate, e i cimieri rutilanti con i pennacchi smozzicati, sono arnesi che, per la sapiente disposizione, dànno alla battaglia un aspetto impressionante e magnifico.

E nell'altra scena di guerra dell'altra parete del coro di S. Francesco in Arezzo, in cui forse è ritratta un'altra fase della battaglia di Anghiari, nell'altro affresco, rappresentante l'inseguimento dopo la battaglia di ponte Milvio, a contrasto con il gruppo dei cavalieri vincitori che circondano il duce qui idealizzato in Costantino, con le loro lance superbamente erte in selva, secondo l'immagine dannunziana, contro il cielo, ecco un angolo di pace; un tratto del Tevere nella pianura borghigiana e il gruppo idilliaco, meraviglioso per verismo e prospettiva, delle tre casette con i loro alberelli riflettentisi

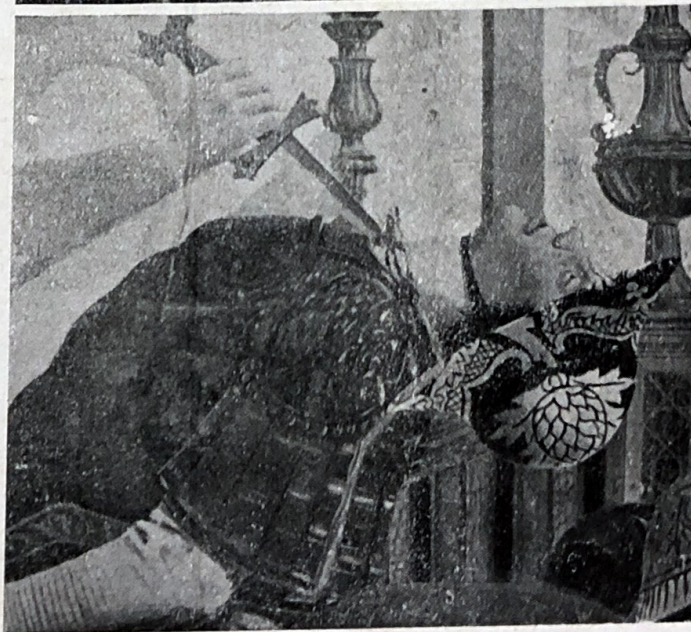
nel fiume e con i più minuti particolari della scena esattamente trattati come il piccolo gruppo di oche guazzanti, la cui immagine minuscola si rispecchia nell'acqua.

Sublime angolo della regione umbro-toscana ritratto dal vero, magnifica e difficile prospettiva, graziosa visione campestre, forse voluta dal pittore a riscontro della feroce e mirabile scena di guerra, che, secondo noi, riproduce una delle battaglie più importanti e tipiche del quattrocento, intorno alla cui rappresentazione fortuna volle, e purtroppo in parte invano, si affannassero le menti più eccelse di artisti che abbia avuto l'Italia. Leonardo da Vinci infatti, lavorò intorno al cartone della Battaglia di Anghiari dall'ottobre del 1503 al febbraio del 1505, e nel maggio del 1506 cominciò a ritrarre nella parete la parte centrale della scena della battaglia, cioè l'episodio della bandiera, che la descrizione del Vasari, e un disegno conservato al Louvre, ci rivelano in tutta la sua bellezza e terribilità.

Ma appena compiuta questa parte della pittura, i colori a olio, posti sul muro, cominciarono a colare, e Leonardo dovette abbandonare l'impresa.

E neppure potè essere eseguita la pittura dell'episodio della guerra di Pisa che Michelangelo Buonarroti aveva avuto incarico di rappresentare nel salone dei Cinquecento, a riscontro della Battaglia di Anghiari di Leonardo e per cui aveva preparato un meraviglioso cartone che venne distrutto dall'invidioso Bandinelli.

Ma se il caso impedì che nel gran salone di Palazzo Vecchio di Firenze la battaglia di Anghiari potesse avere la sua esaltazione pittorica da Leonardo, pure può essere di conforto il considerare che uno dei più grandi e completi maestri nostri, che fu probabilmente testimonio di essa, abbia potuto riprodurla nel bel S. Francesco di Arezzo, consacrandolo e rendendolo, con il suo capolavoro, uno dei più grandi santuari dell'arte italiana!

ALESSANDRO DEL VITA.

(fot. Gallerie Uffizi, Firenze)

TESTE DI FERITI - TESTE DI CAVALLI IN CARICA
LO SGOZZATO (PARTICOLARI).

(fot. Forstner, Chiusa)

I BAGNI DELLE TRE CHIESE (DREIKIRCHEN) PRESSO PONTE ALL'ISARGO (WAIDBRUCK).

I "BAGNI" DELL'ALTO ADIGE

Lo scorso anno ponemmo in rilievo nelle *Vie d'Italia* (1) una caratteristica poco nota delle vallate alto-atesine, quella di possedere un numero rilevante di stabilimenti idrominerali, grandi e piccini — dal lussuoso albergo balneare fornito d'ogni *comfort* moderno per la cura e il soggiorno, al semplice e talora semplicissimo « bagnetto » di tipo rurale per la popolazione del luogo.

Questi Bagni rappresentano tutta una gamma di possibilità terapeutiche idrominerali, non solo, ma di cure climatiche complementari a svariate altezze ed anche — il che non guasta — di differenti possibilità economiche per chi vuole intraprendervi una cura.

Demmo allora un elenco pressochè completo dei Bagni dell' Alto Adige, ed avvertimmo che l' ENIT, nell' intento di far conoscere agli italiani anche questa particolarità veramente interessante della magnifica nostra nuova regione, stava raccogliendo una accurata documentazione al riguardo, formata da una larga messe di pubblicazioni e di dati ed integrata da inchieste localmente condotte, per trarne poi un volumetto di propaganda. Questo è in istampa e sta per veder la luce, comprendendo una succinta descrizione illustrata dei luoghi di cura idrominerale non solamente dell'Alto Adige, ma di tutta la Venezia Tridentina.

Nel nostro articolo dello scorso anno demmo anche alcune notizie dei Bagni di Val Pusteria; non riuscirà sgradito ai lettori, crediamo, di veder completata oggi quella breve rivista.

Scendendo per la Val d' Isarco dal Brennero, lungo la grande linea ferroviaria, troviamo parecchi Bagni, alcuni dei quali di importanza veramente notevole.

A 3 km. dalla stazione di Brennero sor-

(1) Giugno 1923.

(fot. R. Largajolli, Bressanone)

I BAGNI DI MEDRES (MOEDERS) PRESSO VIPITENO (STERZING).

gono le Terme del Brennero, il vecchio *Brennerbad,* la cui fama è molte volte secolare. Prossima alla fermata «Terme del Brennero» è la Geizkoflerhaus che s'origina dalla prima «Casa dei bagni» ivi costruita nel 1603. Sgorga presso di essa la sorgente minerale, acqua ipotermale a 22°, classificata fra le indifferenti, o *acratoterme,* per la sua bassa mineralizzazione — 38 centigrammi per litro — e radioattiva. La si impiega specialmente per bagni in varie affezioni, come l'anemia, i catarri respiratori, il reumatismo ed anche nell'esaurimento e nella convalescenza. Lo stabilimento ha 52 camerini, l'albergo è vasto, e provveduto d'ogni comodità. La località è prettamente alpestre — m. 1309 — fra prati e boschi d'abeti, quindi adatta ad una cura climatica di montagna.

Più oltre, a poco più di mezz'ora di vettura da Vipiteno, o a pochi minuti dalla stazione di Campo Tures, trovansi, in riva destra dell'Isarco, i Bagni di Medres (*Wildbad Möders*) con una sorgente ferruginosa fredda, impiegata tanto per bagni che per bevanda, nell'anemia, nelle affezioni reumatiche e gottose, nei catarri gastrici. Anche qui un buon albergo con un reparto di bagni, ben tenuto, in posizione gradevole, ai piedi d'una magnifica foresta d'abeti che riveste il monte da cui esso è protetto alle spalle: sul davanti delle belle praterie che giungono all'Isarco, ed una splendida vista sulla valle. L'altitudine è di m. 930, il clima di media montagna.

Dalla stazione di Varna, 4 km. prima di Bressanone, seguendo la stretta rotabile che risale, nel versante destro dell'Isarco, la amena valletta di Scale (*Schalders*) si giunge in poco più d'un'ora di vettura ai Bagni di Scale (*Bad Schalders*) situati a 1108 m. non lungi dal villaggio dello stesso nome. Questi bagni sono conosciuti da oltre trecento anni e furono frequentati anche dai principi-vescovi di Bressanone. L'acqua è fredda, e non ha analisi; la fama delle sue virtù salutari riposa adunque solamente sulla credenza popolare e sulla esperienza di quanti vi trovarono sollievo ai propri malanni. Così è del resto per molte acque salite in rinomanza un po' ovunque, in Italia ed altrove. Luogo tranquillo, con un albergo modesto ma ben tenuto, a cui è annesso un piccolo reparto di bagni, per la cura dei reumatismi e dei disturbi gastro-intestinali, offre ai sof-

(fot. Gugler, Bolzano)
I BAGNI DI RAZZES (RATZES) SULLA STRADA DELLO SCILIAR (SCHLERN).

lute in un magnifico bosco di conifere lungo il rio Froi, che scorre al fondo della stretta e scoscesa valletta. In cima di questa, circondati da pendici boscose, giacciono i Bagni di Froi (*Bad Froy*), di proprietà del convento degli Agostiniani di Novacella, che li esercisce direttamente. Vi sono quattro sorgenti, una solforosa, una magnesiaca, una ferruginosa ed una radioattiva semplice, di cui però non esistono analisi complete. Vi si fanno bagni e cure idropiniche per le affezioni reumatiche e gottose, per le malattie dello stomaco, per l'anemia. Lo stabilimento dei bagni è assai bene impiantato ed ha 20 camerini. L'albergo è vasto e comodo. I dintorni sono pittoreschi; la località offre dunque un gradevole soggiorno di montagna (m. 1150). Da Chiusa vi è un servizio regolare di corriere.

ferenti anche i benefici di un buon clima di montagna; nè vi manca la possibilità di attraenti escursioni.

A circa due ore di vettura da Bressanone ed a 1049 m. verso la catena della Plose, sorgono i piccoli Bagni Castelliere (*Bad Burgstall*) rappresentati da un modesto albergo, con otto camerini da bagno. L'acqua minerale che vi scaturisce è ritenuta una ferruginosa ma non v'è l'analisi.

Alla fermata di Funes (*Villnöss*) è l'imbocco, in sinistra dell'Isarco, della valle omonima, una delle più pittoresche dell'Alto Adige, percorsa da una rotabile, a volte discreta a volta mediocre, chiusa alle automobili. A 5 km. nella valle si stacca la strada che conduce in 3 km. ai Bagni di Froi (*Bad Froy*) arrampicandosi con numerose vo-

Pure da Chiusa si può salire, in ore 1 1/2 di cammino, ai *Bagni delle Tre Chiese* (*Bad Dreikirchen*) per una mulattiera che ascende lungo i contrafforti della catena del Renon; ovvero in circa due ore d'una assai mediocre carrettabile da Ponte all'Isarco. La località è quanto mai interessante e suggestiva; tre antichissime chiesette (S. Nicola, S. Maddalena, S. Geltrude), di cui una bene conservata, le danno il nome; attorno ad esse si aggruppano alcuni fabbricati con lo albergo balneare. Vi si gode una meravigliosa vista sulla Val d'Isarco e sulla Gardena con un panorama dolomitico solenne; tutt'all'intorno si estende una grande foresta di abeti nella quale sono parecchie ville. Vi è una sorgente conosciuta probabilmente sin dall'anno 1000, fredda, a bassa mine-

ralizzazione, che s'impiega per le forme reumatiche ed i catarri di stomaco. L'albergo è semplice, molto ben tenuto, con alcuni camerini da bagno. Il luogo è indicatissimo per una cura di riposo in clima montano (m. 1120).

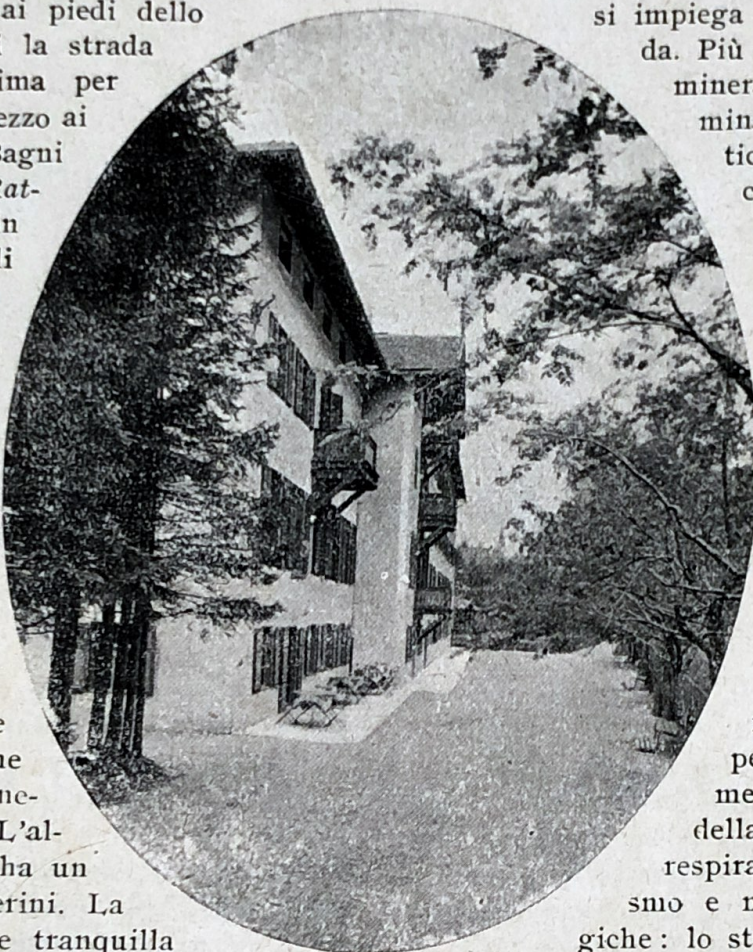
Da Ponte all'Isarco si stacca una carrozzabile che in due ore conduce a Castelrotto, e di qui in mezz'ora a Siusi (*Seis am Schlern*) il ben noto e graziosissimo centro di villeggiatura ai piedi dello Sciliar. Da Siusi la strada continua buonissima per altri 3 km., in mezzo ai boschi, sino ai Bagni di Razzes (*Bad Ratzes*), a 1200 m. in un grande bosco di abeti nella piccola valle omonima. Vi si giunge da Siusi anche per un comodo sentiero marcato, in circa tre quarti di ora. Due sorgenti, una ferruginosa e una solforosa, vi sono utilizzate in bagni e bevande, da oltre due secoli, per forme di esaurimento, anemia, reumatismo. L'albergo è buono ed ha un reparto di 12 camerini. La località è ridente e tranquilla ed offre il vantaggio della vicinanza a Siusi che in estate è frequentatissimo. È punto di partenza per escursioni allo Sciliar, all'Alpe di Siusi ed ai gruppi dolomitici circostanti.

LE TERME DEL BRENNERO
(*fot. R. Largajolli, Bressanone*)

Scendendo a Prato all'Isarco (*Blumau*) si trova la strada della Valle di Tires che porta al paese omonimo. La valle è assai pittoresca, la strada però è stretta e mediocre, impraticabile e chiusa alle automobili. Tires dista da Prato all'Isarco circa 10 km., ed oltre di esso a circa 3 km. sono i Bagni di Lavina Bianca (*Weisslahnbad*) allo sbocco della valle del Ciamin (1200 m.). Il luogo è uno dei più giustamente celebrati dell'Alto Adige per la posizione, e per i panorami che vi si godono. Il Catinaccio, le torri di Vajolet, il Principe, lo Sciliar vi formano un anfiteatro di incomparabile bellezza, mentre tutto all'intorno foreste e prati offrono il più seducente contrasto con le imponenti rocce dolomitiche che li sovrastano.

L'albergo dei bagni, assai buono e fornito d'ogni *comfort*, è in posizione ridente e ben protetta; l'acqua minerale è una solfato-calcica debolmente mineralizzata e vi si impiega per bagni e bevanda. Più che l'elemento idrominerale, però, vi predomina l' elemento climatico che a Lavina Bianca presenta le più felici prerogative per una cura di montagna benefica e aggradevole.

Nei dintorni di Bolzano segnaliamo i piccoli e semplici Bagni di S. Isidoro, presso Campegno, ed i Bagni di S. Maurizio (*Bad Moritzing*) vicino a Gries, d'acqua solforosa, impiegata per bagni specialmente nelle malattie della pelle e delle vie respiratorie, nel reumatismo e nelle forme nevralgiche: lo stabilimento è buono e così l'albergo cui è annesso.

In Val Venosta, e nelle valli confluenti ad essa, esistono numerosi Bagni, quasi tutti però d'importanza meramente locale, piccoli e il più spesso assai modesti. Vi fanno eccezione i Bagni di Mezzo (*Mitterbad*) in Valle d'Ultimo, ai quali si giunge in circa 3 ore di vettura dalla stazione di Lana, per una strada assai pittoresca. I Bagni trovansi in amena posizione tra boschi e praterie a circa 1000 m. L'acqua è una ferruginosa arsenicale radioattiva, utilizzata per l'anemia, le forme di esaurimento, i postumi malarici, le affezioni cutanee. L'albergo è grande e confortabile; il reparto dei bagni annessovi consta di 26 camerini. Vi è posta, telegrafo e telefono.

(*fot. R. Largajolli, Bressanone*)

I BAGNI DI LAVINA BIANCA (WEISSLAHNBAD) AI PIEDI DEL CATINACCIO (ROSENGARTEN) IN VALLE DI TIERS.

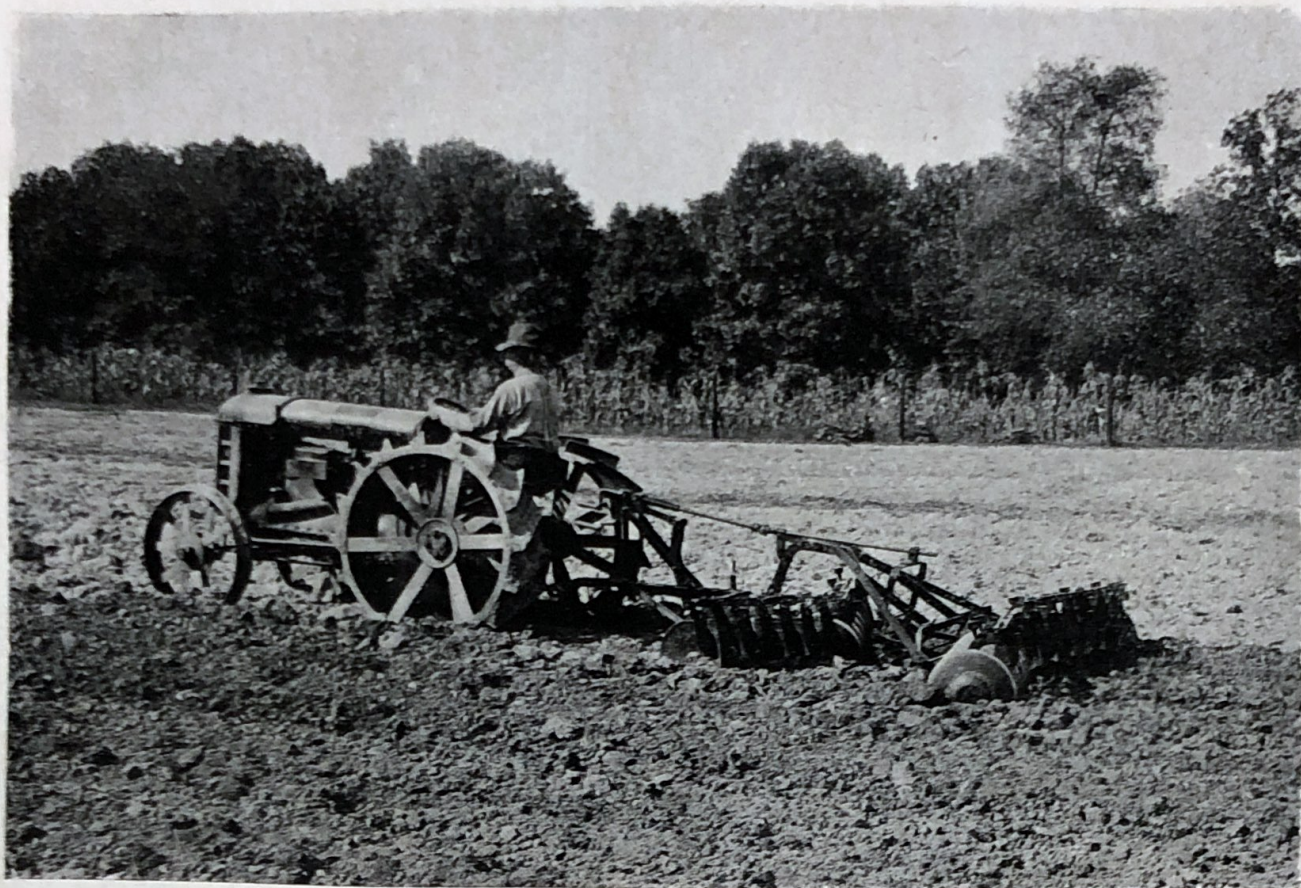
Da ricordare tra gli altri, pure in Val Venosta, i Bagni di Laudes, di Oris e di Sgumes, ed i Bagni di Serga in Val Sarentina.

Nella Val di Fiemme sono reputati i Bagni di Cavelonte, di acqua ferruginosa, per l'anemia e le forme di esaurimento. Il paese è a un'ora da Panchia, sulla ferrovia Ora-Predazzo, fra prati e boschi, a 1000 m. L'albergo dei bagni, buono, ha un reparto di 14 camerini.

In Val Badia, a Pedraces — sulla strada Brunico-Corvara — è pure un Bagno d'acqua solforosa, con 9 camerini annessi a un albergo semplice e buono. Qui pure un ottimo clima di montagna (1325 m.): Pedraces è centro di numerose gite ed escursioni alpine.

Termina così la nostra scorsa ai Bagni Alto-Atesini, necessariamente rapida ed affrettata. Come abbiamo veduto, in molti di essi fa difetto una nozione precisa, strettamente scientifica, delle proprietà crenoterapiche dell'acqua minerale che vi si usa, e vi si dà solo l'indicazione di quelle cure che sembrano consacrate dall'esperienza.

Ma, come rilevammo nell'articolo precedente, anche se all'acqua non si possono ragionevolmente attribuire tutti gli effetti benefici che in quei luoghi si vantano per numerose infermità, v'ha pur sempre il coefficiente climatico, e con esso l'ambiente di tranquillità e di riposo, a cui si deve certamente ascrivere un contributo salutare di primissimo ordine. Non è già questo sufficiente e chi domanda, anzitutto, di star meglio o di guarire, qualunque ne sia il mezzo?

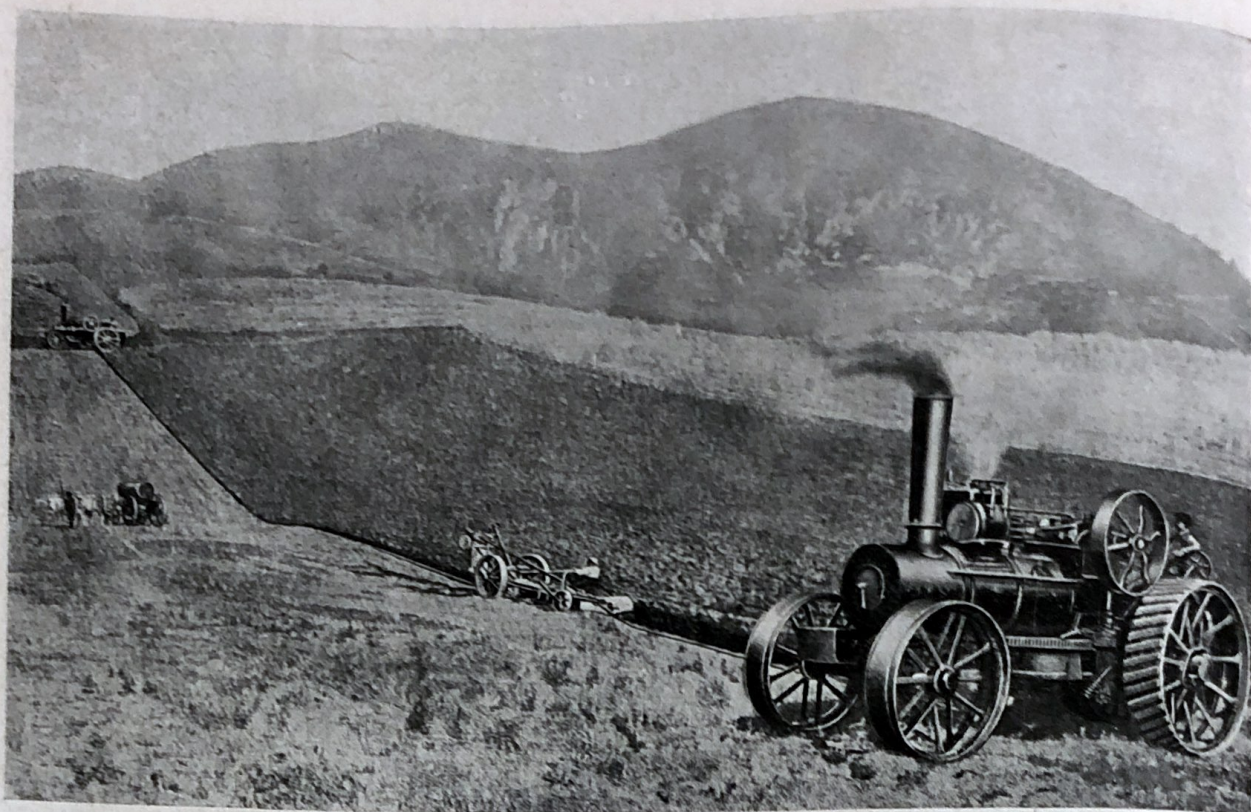
GUIDO RUATA.

Il turista dovrà abituarsi a vedere, al posto dei classici buoi, il trattore, e alla scena dei guidatori armati del pungolo si sostituirà quella di un sol uomo che compie l'identico lavoro. Potrà consolarsi pensando che queste innovazioni contribuiscono a procurare carne migliore anche per il suo capace stomaco.

IN AGRO OPULENTIA

MOTORI E MACCHINE IN AGRICOLTURA

Al turista che nelle sue peregrinazioni vede gradualmente trasformarsi le tradizionali caratteristiche dei nostri campi, che vede sorgere borgate e plaghe ubertose dove non erano che brughiere e paludi, e al posto delle classiche coppie di buoi, scorge i trattori e le macchine, può interessare il conoscere come, anche nella vita agricola, la macchina stia prendendo rapidamente il sopravvento sul lavoro dell'uomo e degli animali. In un paese povero di risorse minerarie come il nostro, la maggior fonte di ricchezza è da ricercare nei prodotti del suolo, e direttamente o indirettamente tutti siamo interessati a dare opera per lo sviluppo e l'industrializzazione dell'agricoltura. Tale sviluppo è collegato a quello del turismo, perchè anche per l'agricoltura occorrono molte strade e ben tenute e con il miglioramento delle plaghe ora incolte e malsane si faciliterà il sorgere di molte industrie turistiche, altra importantissima fonte della nostra ricchezza.

Il Touring ha ben compreso queste necessità e fra le sue innumerevoli benemerenze e iniziative si deve ricordare il contributo dato al primo concorso di motoaratura tenuto nella Provincia di Parma nel 1913 in occasione del centenario Verdiano. Da quella epoca ad oggi, in altri paesi, il progresso della meccanica agraria e delle sue applicazioni è stato immenso, e oltre alle macchine che comunemente vengono usate da noi, quali trattori, seminatrici, falciatrici, mietitrici, rastrelli, ecc., ecc. moltissime altre vi hanno un vasto impiego, senza contare i sensibili miglioramenti portati a quelle a noi note, specialmente per quanto riguarda il risparmio di forza motrice, di mano d'opera e la prevenzione di eventuali infortuni sul lavoro.

L'agricoltura moderna è una industria delle più complesse; per il suo regolare e co-

(foto della John Fowler & Co.)

L'aratura a vapore con il sistema funicolare ha reso possibile la valorizzazione di molte plaghe finora incolte. Attualmente queste macchine hanno un largo impiego per la redenzione dell'Agro Romano ed il Governo ne incoraggia l'applicazione sovvenzionando gli agricoltori che ne fanno uso.

stante sviluppo è necessario che tutto il suo ordinamento segua i criteri e le leggi funzionali che regolano i migliori sistemi industriali. L'accuratezza di ogni singola operazione, il costante miglioramento dei prodotti, la massima utilizzazione dei residui, l'impiego assennato dei mezzi meccanici, sono i capisaldi che mettono in condizione un'industria di poter vivere con floridezza e di affrontare le crisi e le concorrenze. È con la applicazione dei continui progressi delle scienze e dei risultati della sperimentazione che le industrie si mantengono in continua efficienza e possono dare prodotti sempre migliori e perfetti.

Il numero e i tipi di macchine usati nella agricoltura aumentano in ragione diretta dello sviluppo che prende la produzione dei campi e il graduale miglioramento delle condizioni di vita delle popolazioni rurali. La tecnica e l'industria mettono a disposizione degli agricoltori moltissime sorgenti di energia, tali da permettere l'impiego delle macchine in molte località e per molte esigenze.

La forza elettrica, che in molte zone del nostro paese si ottiene a basso prezzo, può avere la massima applicazione nella meccanica agraria. In altre zone si ottiene ugualmente forza motrice a prezzo possibile, facendo uso di motori termici alimentati da miscele carburanti o da combustibili derivati da prodotti della coltivazione indigena. Quest'ultimo è un problema che interessa ogni paese; nel Congo Belga si sono ottenuti buoni risultati con l'impiego di miscele carburanti a base di olio di palma; in America con l'olio di arachidi; in Francia con miscele a base di alcool e recentemente hanno dato buon esito i motori a scoppio alimentati da gasogeni a carbone di legno.

L'aratura funicolare.

Gli scassi e le arature profonde di terreni compatti, o di origine vulcanica, sono stati resi possibili ed economicamente convenienti quando si è applicata l'aratura a sistema funicolare. Un aratro così detto a bilanciere, perchè provvisto di doppio sistema di vomeri per poter lavorare nelle due direzioni, viene trainato a mezzo di una fune metallica da due potenti macchine, disposte alle estremi-

(foto della Port Huron Engine e Tresher Co.)

La trebbiatura del grano con il sistema così detto all'Americana. L'alimentazione, lo scarico della paglia e del grano si compiono automaticamente, riducendo il numero degli operai e l'eventualità di sinistri da infortunio.

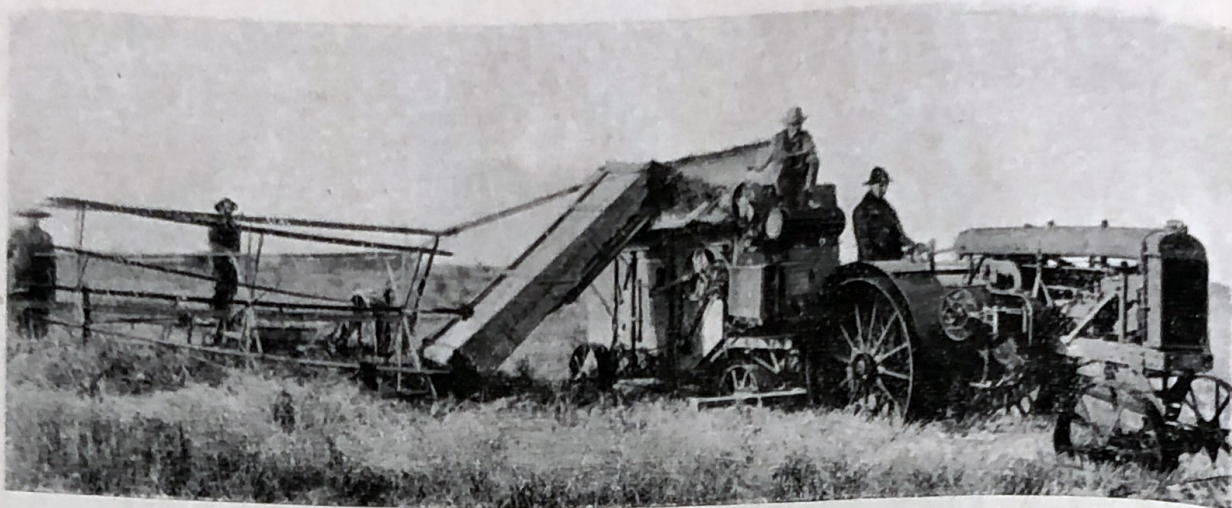
tà dell'appezzamento da arare, che vengono spostate ad ogni corsa dell'aratro di quel tanto stabilito dalla larghezza del solco. La forza motrice può essere a vapore, elettrica e con motori a scoppio. Nel sistema con motori elettrici la corrente ad alta tensione delle linee di trasporto, viene ridotta al voltaggio richiesto dai motori mediante speciali cabine mobili di trasformazione. Pei lavori di scasso a profondità di cm. 70 e 80 si impiegano macchine della potenza effettiva di 200 HP con funi metalliche di trazione del diametro di 22 millimetri. Per le terre compatte e per il disboscamento si impiega sempre l'aratro monovomere; unicamente per le arature periodiche o per terreni sciolti si usano quelli a più vomeri.

Nel solo Lazio durante lo scorso anno furono rotti circa 1200 ettari di terreno con il sistema a vapore, e lo Stato ne ha incoraggiato la diffusione con premi per un totale di circa 230.000 lire.

Per le arature periodiche e per il traino di macchine vengono usati i trattori a trazione diretta, dei quali vengono prodotti ottimi tipi dalla nostra industria. Finora però questi trattori, mentre si mostrano adatti per le zone pianeggianti e a leggera pendenza, non lo risultano altrettanto per i terreni collinosi che costituiscono la maggior parte del territorio italiano. In queste plaghe gli scassi si ottengono con l'assennato impiego di adatti esplosivi, ma per le lavorazioni periodiche si deve ancora ricorrere al lavoro dell'uomo e degli animali.

Ben presto anche queste difficoltà saranno superate e già sono in esperimento mezzi che risolveranno l'arduo problema. Il prof. Castelli ha recentemente ideato un sistema di aratura funicolare con un solo motore, consistente in un argano autospostabile in due direzioni ortogonali che potrà adattarsi per le arature nelle località a coltivazione intensiva e in zone alberate permettendo l'impiego dei comuni aratri semplici.

La macchina che sostituisce la vanga.

Un altro mezzo che richiama l'attenzione dei tecnici dell'agricoltura e dell'industria delle macchine agrarie è quello dei motocoltivatori con utensili rotativi. Si tratta di imitare con mezzi meccanici il tradizionale lavoro della vanga, riconosciuto ancora il più efficace. Il sistema che ha dato migliori risultati è quello di fare agire degli speciali

(foto della Avery Company)

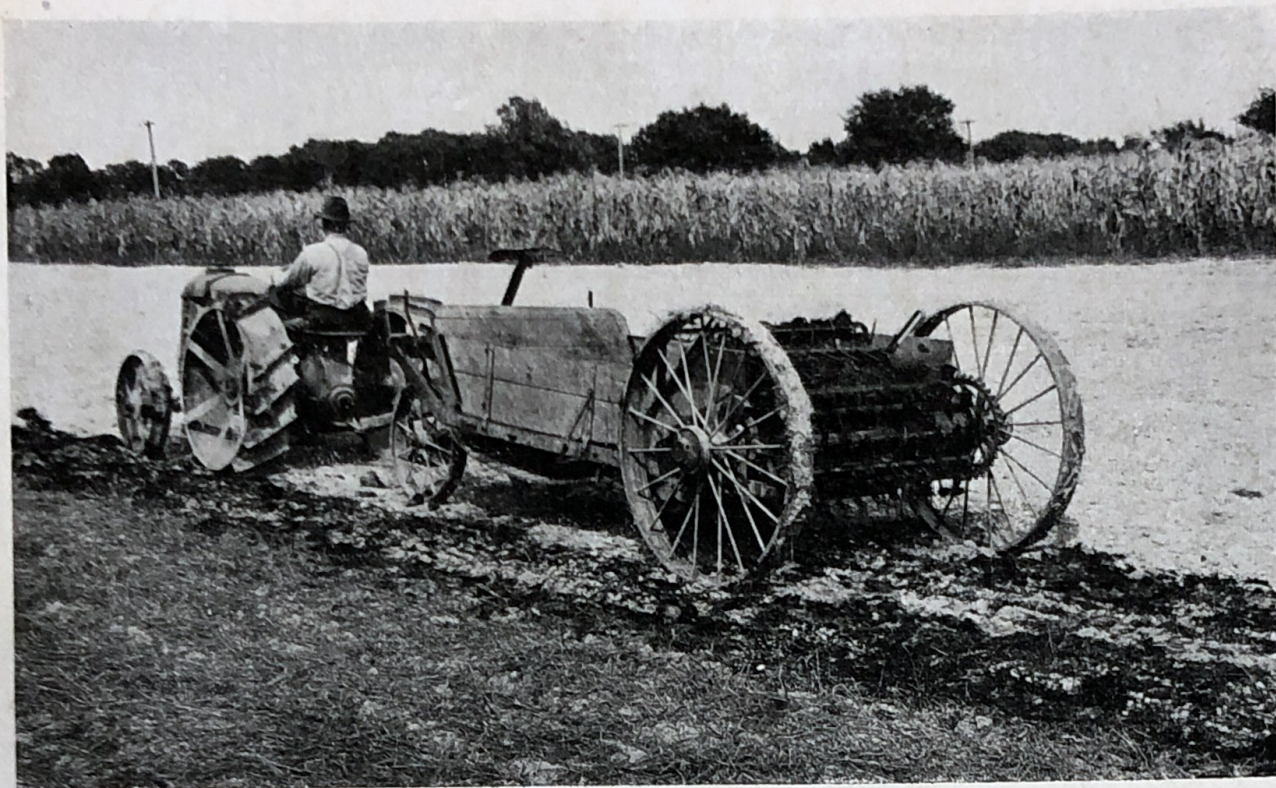
La mietitura e trebbiatura simultanee del grano vengono effettuate con l'unione di una mietitrice e di una trebbiatrice speciali a funzionamento sincrono e trainate da un comune trattore.

utensili fissati a un asse: essi, fatti rotare dal motore di un trattore, zappano e frantumano il terreno, in tal modo, che con un'unica operazione si può eseguire quella preparazione del terreno, che è attualmente ottenuta con 4 o 5 successive lavorazioni, e cioè l'aratura, la frantumazione delle zolle, l'erpicatura e la rullatura. Poichè con questo sistema non si richiede molto peso aderente, la macchina a vapore, risorta a nuova vita, nella sua moderna concezione, con caldaia riscaldata da combustibile liquido, con motore a stantuffo e anche turbina potrà contribuire alla soluzione dell'importante problema.

Il prof. Tarchetti, che si è dedicato a profonde sperimentazioni con alcuni tipi di macchine a utensili rotativi, lascia sperare che, in un prossimo avvenire, si raggiungano delle soddisfacenti applicazioni pratiche.

Le coltivazioni delle immense plaghe bonificate e a coltura estensiva sono possibili solo con un largo impiego di mezzi meccanici e fra questi le mietitrici-trebbiatrici, che eseguiscono contemporaneamente le due operazioni, permettendo un limitato impiego di operai specialmente nelle zone ancora invase dalla malaria. Nel Grossetano e nel Lazio queste macchine hanno dato ottimi risultati.

(foto della Emerson Brantingham Co.)

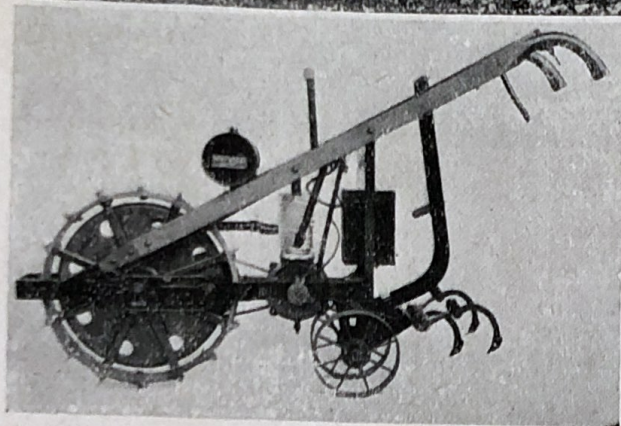
Anche la raccolta del granoturco (mais) può effettuarsi con una macchina speciale che compie il doppio lavoro di taglio e raccolta degli steli. Attualmente in America si sta sperimentando un tipo di macchina di questo genere che eseguisce anche la sfogliatura.

(foto della Deere e Company)

Per lo spargimento razionale dello stallatico questi tipo di macchina viene comunemente usata specialmente nelle zone a coltura estensiva.

Il motore per tutti.

Per l'orticoltura, la floricoltura e specialmente nelle piccole proprietà alberate ed a coltivazione intensiva, per molti lavori superficiali vengono usati dei piccoli motocoltivatori azionati da motori a scoppio e guidati come una comune carriola. In America di queste macchine si costruiscono molti tipi, di diverse grandezze, tutti muniti di speciali attacchi che permettono l'uso alternato dei più svariati attrezzi corrispondenti alle operazioni da eseguire, come vomeri, erpici, frangizolle, rincalzatori, sarchiatori, ecc., nonchè

(foto della Emerson Brantingham Co.)

La raccolta e il carico meccanico del fieno. Macchina indicata per le plaghe a coltivazione estensiva.

(foto della H. C. Dodge Inc.)
Un piccolo motocoltivatore con motore da 1 $^{1}/_{2}$ HP. Questo tipo di macchina è destinato ad avere un largo impiego nell'orticoltura e nella floricoltura, potendo sostituire il lavoro dell'uomo per tutte le operazioni colturali, quali sarchiature, rincalzature, ecc.

provvisti di puleggia per l'azionamento di piccole macchine di uso interno delle aziende rurali, quali molinetti, scrematrici o altro. I tipi di minore potenza fino a 1 $^{1}/_{2}$ HP si adattano all'orticoltura e alla floricoltura, gli altri aventi motori più potenti hanno applicazioni più vaste, non escluse le arature e le comuni lavorazioni per terreni molto sciolti e leggeri.

Per la lotta contro gli insetti nocivi alle piante da frutto e ornamentali vengono usate speciali pompe azionate da motori a scoppio. La forte pressione che può dare l'energia del motore permette una razionale distribuzione delle miscele, getti a lunga portata, sì da poter raggiungere la sommità delle piante di alto fusto e quando lo si voglia si possono eseguire dei veri lavaggi alle piante stesse. Il motore oltre all'azionamento della pompa, mantiene in continuo movimento gli agitatori e i mescolatori che permettono la erogazione di una miscela a un titolo uniforme di dosatura. Per la produzione della energia, nelle aziende lontane da reti di distribuzione, esistono molti tipi di gruppi elettrogeni a funzionamento automatico, di ogni grandezza e potenza, fino a quelli non più pesanti e ingombranti di una comune valigia. Quando si potrà avere anche da noi il carburante a basso prezzo, queste macchine avranno larga diffusione, specialmente per l'illuminazione e per il funzionamento di piccoli apparecchi di uso domestico.

I motori a vento.

Un'altra ed importante sorgente di energia che viene elargita con grande abbondanza dalla natura, specialmente nelle zone costiere e collinose, è il vento. Si può obiettare che essa è molto incostante e non può avere applicazioni di grande entità; ma se si tiene conto che essa non costa nulla, e che, una volta impiantato, un motore a vento non richiede altra cura oltre la lubrificazione e che, se viene usato, come è nella generalità dei casi, per il sollevamento dell'acqua, è provvisto di serbatoio di accumulazione, se ne deduce che non può mancare un beneficio economico. Naturalmente questo mezzo per ottenere forza motrice non è applicabile ad ogni località e ad evitare insuccessi è neces-

(foto della Midwest Engine Co.)

Un motocoltivatore di media grandezza con motore da 6 HP. Esso è indicato per le lavorazioni colturali in località a coltivazione intensiva e anche per le arature poco profonde in terreni sciolti e leggeri.

sario che prima di eseguire un impianto siano state stabilite le caratteristiche alle quali deve corrispondere in seguito a misurazione della frequenza e velocità delle correnti aeree.

È sempre consigliabile l'impiego di sistemi misti e cioè con la riserva di un motore a scoppio quando si richiede un funzionamento continuo della macchina azionata. La perfezione raggiunta nella costruzione dei motori a vento permette, per certe località, lo impianto di piccole centrali per la produzione di energia elettrica, munite di batterie di accumulatori con inserzione automatica.

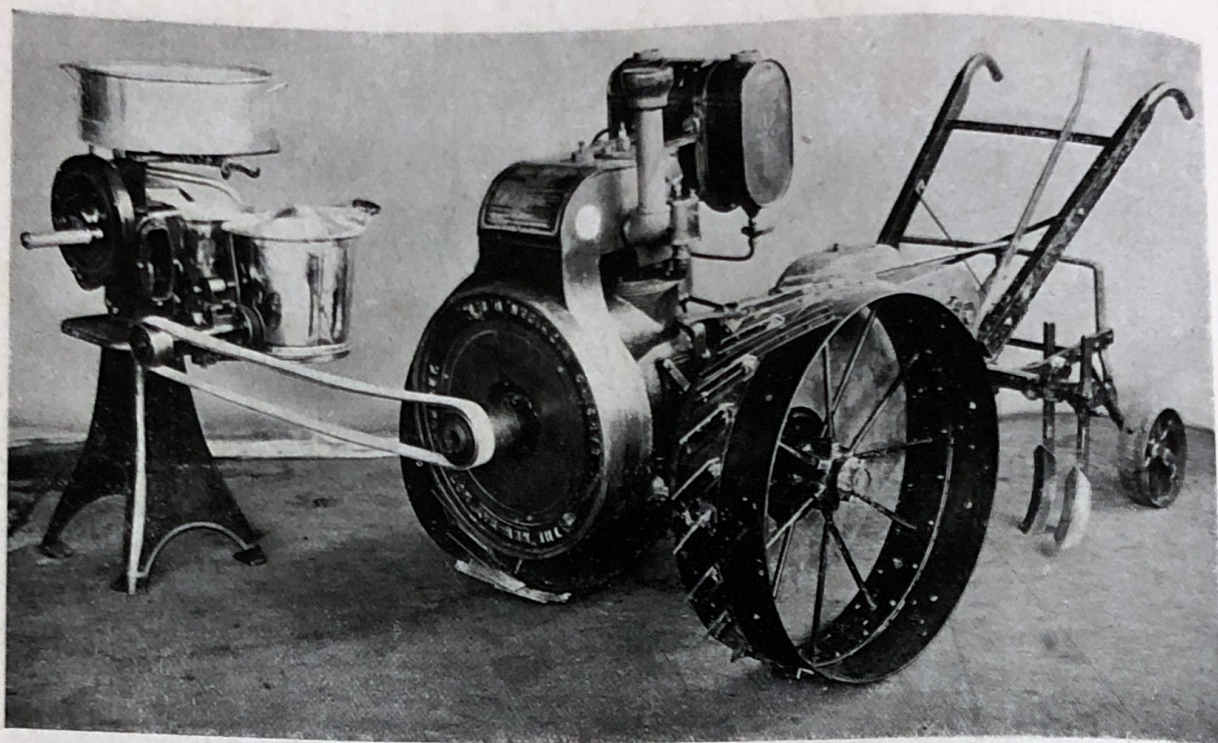
La zootecnia e le macchine.

La Zootecnia con la diffusione della pratica dei *silos* per la conservazione dei foraggi allo stato semiverde, sta trasformando l'aspetto panoramico delle nostre fattorie, ma ottiene un grande miglioramento nel regime alimentare del bestiame, e rende possibile l'utilizzazione di molte materie finora trascurate, e che possono concorrere alla composizione di ottime miscele economiche per mangime. Anche questo campo è stato invaso dalla macchina: per la preparazione dei mangimi, per sminuzzarli, triturarli, mescolarli, cuocerli, con lo scopo di renderne più facile la digestione e l'assimilazione.

I sistemi di mungitura meccanica hanno subìto grandi perfezionamenti sì da render possibile la loro applicazione in quasi tutte le aziende di allevamento di vacche lattifere.

L'impiego dei mezzi meccanici, sostituendo il lavoro degli animali, permette un sensibile miglioramento del patrimonio zootecnico concorrendo ad aumentare la produzione della carne, del latte e permettendo di ottenere una razionale selezione e miglioramento delle razze.

L'istruzione pratica dei lavoratori.

Da noi è sensibile il risveglio nella valorizzazione delle terre, anche dove la necessi-

(foto della The Central Tractor Co.)

Un piccolo motocoltivatore che aziona una scrematrice.

tà è maggiore, e cioè nel meridionale e nelle isole; ma perchè le iniziative non vengano frustrate da possibili insuccessi si rende indispensabile il sorgere di associazioni di agricoltori che assicurino l'esistenza di quelle condizioni che possono facilitare l'industrializzazione dell'agricoltura ed evitare dispersioni di energie e di capitali.

Le principali di queste condizioni sono: la istruzione pratica dei lavoratori dei campi, la sperimentazione colturale e l'uso dei mezzi meccanici. In tutte le nazioni progredite per sviluppare la produzione terriera si dà un grande incremento alla istruzione pratica dei lavoratori dei campi; e mentre da noi esistono ottime scuole superiori e medie che preparano dei tecnici capaci per l'agricoltura, ben poco si è fatto per l'istruzione primaria, e quello che si è fatto non ha ancora portato a risultati positivi, come bene possono dimostrare i benemeriti funzionari delle cattedre ambulanti, in continua lotta con enormi difficoltà che ostacolano la loro opera di volgarizzazione.

Ma soprattutto l'agricoltore deve possedere quelle cognizioni di artigianato e quelle nozioni elementari di tecnologia che lo mettano in grado di conoscere il funzionamento dei mezzi meccanici e di poter eseguire la manutenzione ed anche le riparazioni di carattere ordinario di tali mezzi. Solo con la istruzione dei lavoratori dei campi si potranno vincere quelle contrarietà che attualmente si oppongono all'uso delle macchine, perchè o da esperienza diretta o per riferimento non sempre gli agricoltori ottengono quei risultati promessi e sperati.

Altre difficoltà e deficienze possono venire superate, quando l'interessato sia posto in grado di valutare il vero valore delle singole macchine; allora non si riscontrerà più il caso dannoso di acquisti in cui predomina il criterio dell'economia; sovente infatti l'agricoltore fra diversi tipi destinati ad un identico lavoro sceglie quello di minor prezzo, senza entrare in merito alle speciali caratteristiche che ciascun tipo presenta.

Contrariamente a quanto avviene nelle industrie le macchine hanno nell'agricoltura un impiego limitato ai periodi della preparazione del suolo, della raccolta e della lavorazione dei prodotti. Nelle industrie quando le macchine devono rimanere per un dato tempo inattive si provvede con ogni cura alla loro manutenzione e pulizia perchè esse siano sempre pronte a funzionare, mentre nella agricoltura spesso si riscontra che, dopo usate, vengono lasciate senza alcun riguar-

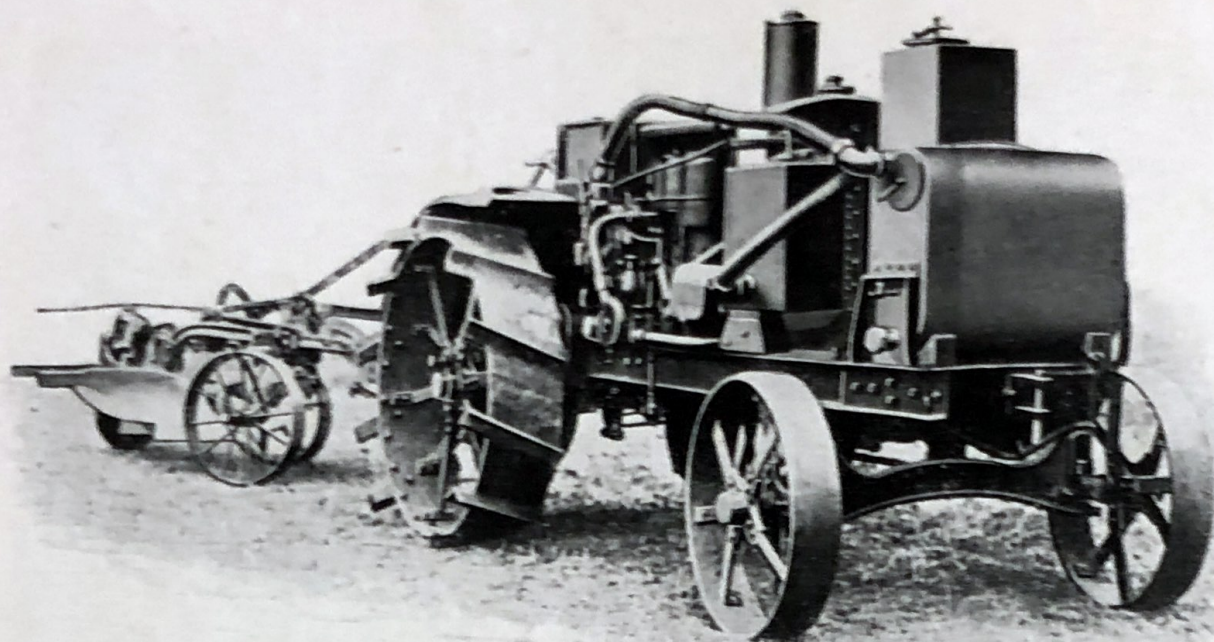
(*foto della Gould Mfg. Co.*)

Per la lotta contro gli insetti che danneggiano le piante e i frutti, sono state ideate queste pompe azionate da un motore a scoppio. Con questo mezzo si è resa possibile la distruzione dei parassiti delle piante di alto fusto sia da frutto come ornamentali. Queste macchine hanno una vasta applicazione in California e in Australia dove se ne costruiscono di ogni grandezza; perfino tipi con motore da 1 HP specialmente adatti per piccole aziende.

do in locali non adatti ed anche all'aperto a contatto di ogni mezzo che le possa deteriorare.

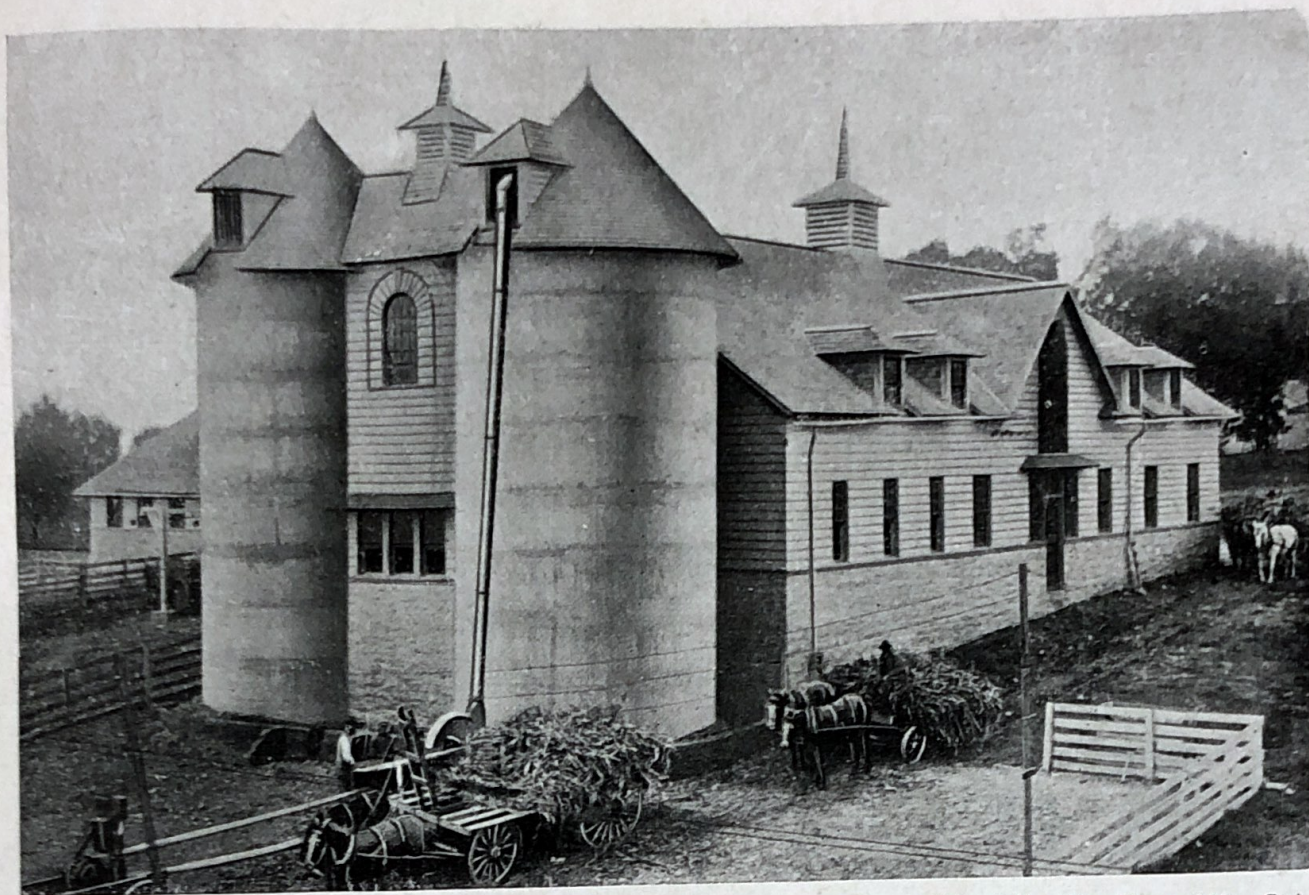
Nelle località a coltura intensiva, generalmente la proprietà è molto frazionata ed ogni singolo agricoltore non è in condizione di poter dotare l'azienda dei mezzi meccanici occorrenti per tutte le operazioni che oggi sono meccanizzabili. Dovrebbero pertanto sorgere nei centri rurali delle associazioni di agricoltori per l'acquisto in comune di certi tipi di macchine molto costose; per lo impianto dei campi dimostrativi e non mancherebbe certamente l'appoggio degli Enti Statali che di buon grado approfitterebbero dei locali e dei mezzi per organizzare e sovvenzionare i corsi di istruzione primaria e pratica della tecnica colturale, della meccanica agraria, della economia domestica, nonchè l'istituzione di posti di controllo e analisi per difendere l'agricoltura dalle possibili frodi nel commercio dei fertilizzanti, sementi, ecc. In altre nazioni queste istituzioni e i corsi di artigianato e di meccanica agraria sono ritenuti molto utili per la preparazione di ottimi soldati adatti ai moderni sistemi della difesa nazionale; e le ragioni sono ovvie, se si pensa alle molteplici applicazioni che continuamente trovano i mezzi meccanici nell'ordinamento militare.

La donna dei campi deve conoscere gli elementi della economia domestica, dell'igiene, e deve soprattutto essere tolta dai lavori pesanti, essendo suo compito quello di curare la casa, i figli e dedicarsi allo svolgimento della vita interna dell'azienda, non escluso l'allevamento degli animali da cortile, seguendo i moderni criteri che regolano questo importante ramo affine alla produzione agricola.

L'uomo dei campi, tolto dalle fatiche debilitanti e provvisto di una sufficiente dote di cognizioni professionali, avrà la disponibilità di tempo necessaria per dedicarsi con maggiore accuratezza a molteplici operazioni colturali e di allevamento che contribuiscano ad aumentare la produzione e il reddito dell'azienda.

(fot. favorita dall'ing. Chiaudano di Torino)
Trattore azionato dal gas di carbone di legna. Alle prove è risultato: consumo per HP-ora, 300 grammi d'acqua e 700 grammi di carbone, per ogni ettaro di terreno lavorato 40 chilogrammi di carbone.

È assurdo il pensare che con l'industrializzazione dell'agricoltura si possa alterare la «prisca virtù italica» come alcuni vorrebbero far credere, facendo confronti con altri popoli di oltreoceano e trascurando di analizzare se le cause del diverso modo di vivere di quelle genti provengano dalla mancanza di profondi riferimenti storici e di unità di razza, piuttosto che dalle conseguenze della meccanizzazione. Senza stabilire raffronti coi popoli nuovi, badiamo invece a quelli che più si avvicinano a noi per le tradizioni, e rileveremo che anche dove la industrializzazione ha avuto un grande sviluppo, la prisca virtù locale non ha subito alcuna alterazione. Fra questi popoli il primo posto spetta al Belgio. La sua superficie è di circa un decimo di quella dell'Italia, e pur essendo paese ricco di risorse minerarie e di floride industrie, dà all'agricoltura il massimo interessamento. Esistono due importanti scuole di meccanica agraria sovvenzionate dallo Stato e corsi di artigianato ad uso degli agricoltori, in quasi tutti i centri rurali, presso le associazioni fra i proprietari di terre e ovunque si disponga di locali e mezzi adatti per l'insegnamento.

(foto della ditta ing. F. De Poli di Crema)
La pratica dei silos per la conservazione dei foraggi farà cambiare l'aspetto panoramico delle fattorie. Molte di esse, specialmente nell'Italia settentrionale, sono già provviste di queste installazioni destinate a migliorare sensibilmente il regime alimentare del bestiame e ad aumentare la produzione del latte.

In Francia per la industrializzazione e la elettrificazione dell'agricoltura si sono stanziati enormi capitali e periodicamente si fanno esposizioni di macchine e sperimenta-

(foto della The Silver Mfg. Co.)

Il riempimento dei silos da foraggi in una fattoria Americana. Una speciale macchina, azionata da motore, trita il foraggio che con un potente ventilatore viene poi soffiato nell'interno dei silos.

zioni di motocultura in ogni provincia; così pure in tutte le altre nazioni progredite si dà il massimo incremento all'istruzione della meccanica agraria e dell'artigianato di carattere agricolo. Alla testa in fatto di progresso industriale stanno gli Stati Uniti dell'America del Nord.

Ciò che si fa in America e si potrebbe fare in Italia.

Molti da noi sono abituati a giudicare quel popolo attraverso le stravaganze riportate dalla stampa, ma in realtà bisogna invece riconoscere che negli Stati Uniti il progresso delle scienze e delle loro applicazioni pratiche si svolge con attività enorme. Nel campo agricolo, ben sanno i frutticoltori e i proprietari di agrumeti quale concorrenza sta iniziando lo Stato di California; e sanno gli industriali della macinazione e delle paste alimentari quale importanza stia assumendo la coltivazione del grano duro nel Nord America e gli allevatori si vedono ritornare razze nostrane molto migliorate. Nel solo Stato di New York l'insegnamento agrario dispone di 6 scuole superiori, 86 secondarie e di quelle professionali, di artigianato, meccanica agraria, economia domestica ve n'è una in ogni più piccolo centro rurale. Questo proporzionalmente si può ripetere per tutti gli altri 47 Stati Uniti.

Se è giusto che da noi si debbano applicare solamente quelle discipline e quei sistemi colturali che dopo studio e sperimentazione sono stati trovati corrispondenti al nostro clima ed alle nostre terre, è necessario che si sviluppino quelle applicazioni della meccanica agraria che più si adattano alle diverse condizioni del nostro suolo e dell'ordinamento della nostra agricoltura, perchè molte macchine da noi in uso sono di provenienza estera, studiate e costruite per condizioni di lavoro e di località molto diverse da quelle che da noi vengono applicate, ed è questa un'altra causa per cui molte volte l'impiego della macchina lascia disilluso l'agricoltore.

Per regolare le applicazioni della meccanica agraria abbiamo in Italia un Ente statale, l'« Istituto Sperimentale di meccanica agraria e sue applicazioni », che può costituire il regolatore di tutte quelle attività che si collegano con l'industrializzazione dell'agricoltura. Alla Direzione di questo Istituto che

(*foto della Advance Rumely Thresher Co.*)

Una lezione sul funzionamento dei motori e dei trattori in uno dei tanti corsi per agricoltori, presso una fabbrica americana di macchine agrarie.

per il suo carattere non ha altri esempi al mondo, figurano i nomi di illustri scienziati che si possono anche definire i pionieri dell'incremento delle applicazioni di meccanica agraria; nomi ben noti nel campo agricolo come quelli dei professori Giordano, Alpe, Castelli, Mayer, Tarchetti, ecc.

Un'altra benemerita Istituzione che senza tregua si occupa dello sviluppo e della volgarizzazione della tecnologia agraria è la Federazione dei Consorzi Agrari di Piacenza.

Nella capitale, per l'iniziativa e con la sovvenzione del nostro Re, abbiamo l'Istituto Internazionale di agricoltura unico al mondo e del quale purtroppo non sempre si sa apprezzare tutta l'importanza.

Un'altra benemerita iniziativa alla quale il Touring Club ha dato il proprio appoggio è il Concorso per il carburante nazionale, dal quale vogliamo sperare possa uscire la soluzione di questo problema che così grandemente interessa l'industrializzazione della agricoltura.

Esiste una moltitudine di volonterosi, uomini di fede, che fanno del loro meglio per migliorare le coltivazioni, per sviluppare la industria agricola; esistono dei veri apostoli che nel campo dell'insegnamento lottano contro enormi difficoltà per trasfondere la loro conoscenza e la loro passione alla grande massa del nostro popolo agricolo, spinti dal desiderio e dalla speranza di vedere la nostra patria dotata di ordinamenti esemplari e svolgersi sotto al nostro bel sole una vita serena attorno ad un focolare domestico degno dei nuovi tempi.

Agli scettici (che per fortuna sono pochi) diremo di voler meglio visitare il nostro paese e si convinceranno che oltre a quanto scrisse Paolo Bourget « esservi in Italia angoli di terra così belli che si vorrebbe stringerli al cuore » (e sono molti) esistono anche tutte quelle altre risorse materiali e morali che, se utilizzate e valorizzate sapientemente, formeranno a quei quadri di bellezza, adatte cornici di prosperità.

MARIO MANDELLI.

IL CASTELLO DI STENICO SORGE DOVE ERA UN «CASTELLIERE» PREISTORICO.

UN ANGOLO TRANQUILLO NEL TRENTINO

Fra le due strade di grande comunicazione che da Verona, per Rovereto e Trento, e da Brescia, per Tione e Madonna di Campiglio, conducono alla severa conca di Bolzano e all'aprica verdissima val di Sole, e sono percorse ogni giorno in su e in giù, massime nell'estate, da fiumane di viaggiatori, v'è, nelle Giudicarie esteriori, un piccolo angolo d'incantevole tranquillità, ignorato e insospettato dai più.

Lo forma l'ossatura meridionale del gruppo dolomitico del Brenta, che, sormontata dalle altissime vette nevose di Cima Brenta (m. 3155), Torre di Brenta (m. 3024) e Cima Tosa (m. 3176), scende, fra valloni e dirupi, per la Cima di Gess (m. 2714) e la Forcolotta (m. 2506), a bagnarsi nelle fresche acque del Sarca, affacciandosi da un lato al pittoresco lago di Molvéno e all'orrida cupa valle dell'Ambiez, e dall'altro alla magnifica valle d'Algóne.

Qui tutto ha carattere schiettamente italiano: gli abitanti, d'animo aperto e leale, sobrii e laboriosi; le chiese, i castelli, le case padronali, dalle belle loggette lombarde; il luminoso paesaggio; il dialetto, gli usi, i costumi, le tradizioni, tutto vi fa sentire l'Italia: nulla d'esotico, se non in qualche rara costruzione moderna.

Le grandi migrazioni tedesche e gli stanziamenti di contadini tedeschi (XIII e VII Comuni) si sono riversati dall'altra parte dell'Adige; e la mancanza di facili comunicazioni, l'assenza di castellani e feudatari tedeschi e la costante migrazione invernale degli abitanti, sino a una trentina d'anni fa, nelle città dell'Alta Italia, hanno conservato a questi paesi un'indelebile impronta d'italianità.

Una ventina d'anni prima della guerra mondiale la corrente migratoria, per la mutata vita economica dell'Italia settentrionale, cominciò a dirigersi verso l'Austria, la Germania e l'America, e dopo la guerra riprese solo verso l'America, e specialmente verso gli Stati Uniti, per quanto non pochi nuclei di giudicariesi si trovino anche nella Argentina e nel Brasile. In alcune miniere della Pensilvania non suona quasi altro dialetto che quello delle Giudicarie, e parecchi di quei grandi villaggi-baracche, che le Compagnie dànno gratuitamente agli operai, sono formati in gran parte di giudicariesi.

Alle rimesse di questi emigrati e al ritorno

IN FACCIA AD UNA CASA DALLO STRANO TETTO DI PAGLIA, CON LE BOCCHE DELL'«ÈRA» E DEL SOLAIO SPALANCATE E TAGLIATE IN OGNI SENSO DALLE TRAVI CREDETE D'ESSERE TRASPORTATI IN UN VILLAGGIO DELL'INTERNO DELL'AFRICA O IN UN'ISOLA DELLA POLINESIA.

... UNA SPECIE DI FOSSATO SUL QUALE S'APRONO I CUPI ANDRONI DELLE CAVERNOSE STALLE E CANTINE, CAVALCATO DA PONTI DI PIETRA IN ARCO.

di molti che hanno fatto fortuna si deve in parte la prosperità di questo piccolo angolo tranquillo che è il circondario di Sténico. Ma molto vi contribuisce il lavoro faticoso di quelli che sono rimasti in patria. Prati e pascoli d'alta montagna (*malghe*) nutrono la forte razza bovina di Rendena, apprezzatissima anche sui mercati della Lombardia e del Veneto, che dà una larga produzione di latte e latticini per parecchie centinaia di quintali all'anno: e più darebbe e più pregiati sarebbero i prodotti, se si adottassero forme associative e metodi meno primitivi.

La bachicoltura è in fiore: ogni anno questo circondario produce diecine di migliaia di chilogrammi d'ottimi bozzoli, che si vendono ed esportano ai prezzi più alti: ma in questo gli abitanti hanno saputo rammodernarsi, costituendo associazioni con forni essiccatoi e magazzini di deposito: e così si facesse per le frutta, chè pere e mele vengono di qualità ottima e di lunga conservazione, e si spiantassero per lasciar loro il posto, le viti, che, per la non perfetta maturazione dell'uva, dànno un vino debole e aspro al palato.

Ma i turisti che vengono in questi luoghi non badano a tali particolarità: ciò che li conquide è la magnificenza del paesaggio e la varietà grande delle bellezze, che la faci-

LA PIAZZA DI SCLEMO.... VIUZZE E PIAZZETTE CHE USURPANO QUESTO NOME, PERCHÈ NON HANNO ESTENSIONE NÈ IN LUNGO NÈ IN LARGO E SONO COME CORTILI ESTERNI FRA LE CASE.

lità delle comunicazioni odierne permette di gustare a pieno.

Dalla grande e bella carrozzabile, strada di grande comunicazione, costruita verso il 1850 con molti sacrifici dai Comuni delle Giudicarie, riuniti in un consorzio, detto della « *Concorrenza stradale* », che conduce da Tione a Trento, si sale e scende, per altre carrozzabili e comodi sentieri, a Sténico, Seo, Sclemo, Tavódo, San Lorenzo di Banale, Molvéno, avendo innanzi e intorno ampi e sempre nuovi panorami.

Al nord gli aspri scaglioni calcarei del Castello dei Camosci, di fianco al quale spuntano le cime Vallìn, Crésole, Pratofiorito, Ambiez e Rosa con bellissime vedrette e campi di neve, che scintillano al sole: e dal Castello dei Camosci si ha, tutt'all'intorno, un vastissimo anfiteatro di alti monti: il gruppo di Brenta, immenso ciclopico castello in rovina, dalle innumeri torri e guglie e cattedrali dolomitiche, la selvaggia Presanella e l'imponente candidissimo gruppo dell' Adamello, dove l'occhio corre a ricercare cime e passi dai nomi gloriosi e cari al nostro cuore, il *Crozzon di Lares,* il monte *Foletto,* il passo e il corno di *Cavento;* come nomi gloriosi e cari hanno i monti che si vedono lontano verso mezzodì e levante, al di là della singolarissima massa del Misone, o Monte del mezzodì, dai fianchi a sghembo e dalla lunga cima pianeggiante come d'*amba* abissina: *Cima Dodici,* i monti Lessini col *Pasubio,* le Dolomiti di *Vallarsa,* i *Coni di Zugna, Zugna Torta,* monte Baldo con l'*Altissimo.*

E ai piedi, giù fino alla profondamente incassata valle del Sarca e oltre, un intreccio di valli e vallette e colline e declivii, ora verdeggianti di selvette, di faggi colossali, di querce multisecolari, di campi coltivati e di prati, ora sterili e aspre di macigni: e tra il verde occhieggiano villaggi dai bei campanili italiani e sparse case coloniche. Luoghi di una intensa suggestiva bellezza, di una calma così profonda che, mirandoli, vien fatto di pensare: « qui vorrei finire i miei giorni »: luoghi che attraggono i geologi, i botanici, i cacciatori. Pozzi glaciali, o *marmitte di giganti,* caverne profonde e grandiose, non tutte esplorate, come ad esempio il « Buco della Speluga » presso Sclemo; stratificazioni singolarissime, parallele, inclinate e serpeggianti, perpendicolari, a ventaglio; *petrafatti* o massi erratici portati dai ghiacciai: una flora alpina, da luglio a settembre,

UNA VECCHIA CASA INGENTILITA DA UNA BELLA LOGGETTA LOMBARDA AD ARCHI E COLONNE DI PIETRA.

varia e meravigliosa, a praticelli di anemoni, rododendri, rose alpine, gigli, mughetti, aconiti, genziane, sassifraghe e innumeri stelle alpine: orsi, pochi ma non rarissimi, camosci a branchi di venti, trenta, quaranta e più, caprioli, lepri grige e bianche delle Alpi, pernici comuni e bianche, coturnici, galline e galli cedroni: tutto ciò è, per così dire, a portata di mano, perchè le numerose malghe, aperte da luglio a settembre, e i rifugi della *S. A. T.* (Società alpinisti tridentini) offrono facili e comodi ricoveri e punti di partenza per le escursioni.

L'ELEGANTISSIMA LOGGIA DELLE GRIDA NEL CASTELLO DI STENICO.

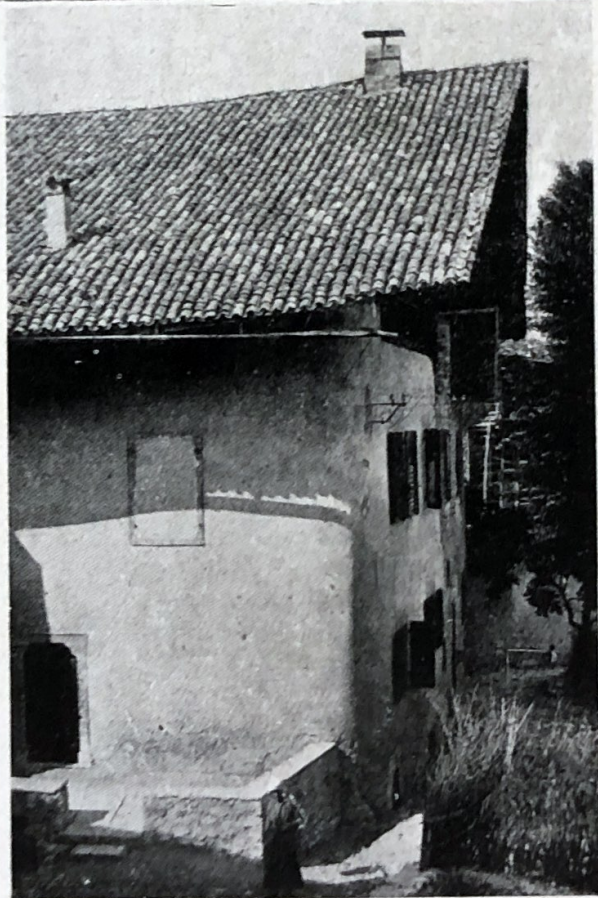
Su questa sublime distesa di bellezze inarrivabili, di preziosi segreti e doni della natura, un cielo d'un azzurro intenso, non sempre limpido, ma che non conosce le nebbie delle valli che si aprono oltre la cortina dei monti, nè la tormenta delle altezze che sovrastano, nè gli afosi calori o i rigidi inverni della bassa. Le alte montagne, che chiudono le Giudicarie esteriori alle spalle, le difendono dai venti freddi, i raggi del sole del mezzodì, che nell'inverno vi battono in pieno, permettono di coltivare prodotti di regioni più meridionali, e il libero gioco dei venti fra cime e vallate e la vicinanza di quel grande regolatore della temperatura che è il Garda, rendono il clima assai mite: di giugno fioriscono le viti, a Natale si colgono le mammole.

Tutto, dunque, qui è italiano: cielo, clima, paesaggio, produzione, ma, sopra ogni cosa il sentimento delle popolazioni. Lunga e tenace è qui la tradizione della italianità: e quando ancora nelle altre parti d'Italia il sentimento nazionale dormiva o aveva solo qualche debole accenno di vita, in queste valli lo si affermava risolutamente di fronte all'Austria.

LA VECCHIA CHIESA DI SCLEMO, CON I SUOI MOLTEPLICI CORPI DI MURATURA, UN GRANDE S. CRISTOFORO AFFRESCATO E IL SALDO CAMPANILE, ANCHE PIÙ VECCHIO, DALLE GRAZIOSE BIFORE ROMANICHE E DALLA SLANCIATA CUSPIDE QUADRANGOLARE.

Nel 1636 il debole principe-vescovo di Trento, obbedendo a ordini superiori, impose una contribuzione di guerra anche ai sudditi vescovili trentini per far fronte alle gravissime spese della guerra dei Trenta anni. I Giudicariesi delle *Sette Pievi* si ribellarono, nè valse a smuoverli un rescritto imperiale. « Siamo sudditi della Chiesa di « S. Vigilio » risposero i sindaci delle sette pievi « e quindi immediatamente sottoposti al « vescovo-principe, come i Tirolesi sono sog« getti all'imperatore nella sua qualità di ar« ciduca-conte del Tirolo. La nostra sudditan« za è di tal natura, data l'impossibilità di « servire a due padroni, *da non poter ricono« scere altri signori* ». Proprio quello che affermava, centocinquant'anni dopo, il poeta trentino Clementino Vannetti:

.... del rimanente - Italiani noi siam, non Tirolesi.

È il medesimo spirito che nel 1848, quando si annunciava prossima un'invasione di *corpi franchi* lombardi e i funzionari austriaci imponevano ai Comuni delle Giudicarie d'istituire la guardia civica per mantenere l'ordine e respingere i temuti invasori, faceva rispondere da questi fieri valligiani che essi *si sentivano sicuri, perchè nulla avevano a temere dai loro fratelli italiani.* Ma a che ricordare tutte le prove di patriottismo dei

LA SCUOLA DI SCLEMO DOVE FURONO MASSACRATI OTTO VOLONTARI LOMBARDI.

Giudicariesi nella lunga vigilia della liberazione? Cronache e storie del Trentino ne son piene. La *Legione trentina* del 1848 era formata quasi per metà di Giudicariesi: molti delle Giudicarie, che seguirono Luciano Manara a Roma nel 1849, s'immortalarono nella epica difesa della Repubblica: dalle Giudicarie doveva partire il moto redentore ordito nella lunga cospirazione trentina dal 1862 al 1865, che per un momento riunì in patriottica complicità Mazzini, Vittorio Emanuele e Garibaldi: son noti i patriottici convegni, dopo il 1866, nella villa Lutti a Campomaggiore, che raccoglievano il Prati, il Gazzoletti, il Maffei, il Pastro e la poetessa Alberti-Lutti; e nel Parlamento a Vienna suonarono alte in difesa della nazionalità e della autonomia del Trentino, con quelle di altri trentini, le voci dei giudicariesi Salvadori e Guetti. Non un giudicariese mai, se ne togli qualche gendarme, dal primo Napoleone a noi, s'arruolò volontario nell'imperial-regio esercito: non un solo ufficiale diedero le Giudicarie all'Austria, mentre molti volontari, soldati e ufficiali, combatterono nell'ultima guerra per l'Italia e per l'Italia parecchi lasciarono la vita.

E AI PIEDI DEL MONUMENTO UN VECCHIO D'OTTANTATRE ANNI, CHE RAGAZZO VIDE L'ECCIDIO, E UN FANCIULLO; IL PASSATO DOLOROSO E GLORIOSO E LA SPERANZA DEL RADIOSO AVVENIRE DELLA PATRIA.

***

Di due luoghi particolarmente mi piace intrattenere il lettore, che ne vedrà in seguito le ragioni: Sténico e Sclemo.

Sténico, a 668 m. sul mare, capoluogo del circondario, sorge in posizione aperta amenissima sullo sprone più meridionale del Gruppo del Brenta, sprone detto anticamente *Saxa Stenici*, che ripido piomba sul Sarca. Di fronte al paese su una rupe isolata s'alza il Castello, che sogguarda nella singolarissima valle dei Mulini. Immaginate una valle che nella parte più alta s'incava fra rocce calcaree, povera d'acqua e di vegetazione, arsa e brulla come un deserto; ad un tratto dalle nude pareti prorompono forti e copiose sorgenti che precipitano in bianche spumeggianti cascate e dopo aver dato il moto e la vita a mulini e segherie si raccolgono in un magnifico laghetto; e all'intorno sono prati fecondi e terre lussureggianti di una rigogliosa vegetazione. Il contrasto è vivo e impressionante quale difficilmente è dato vedere altrove.

Il castello sorge dove era un *castelliere* (luogo fortificato per difesa degli abitanti primitivi) preistorico e col tempo divenne sede dell'amministrazione e giurisdizione vescovile per le Giudicarie e punto centrale per queste. A ciò solo deve la sua importanza, perchè la sua posizione non gli permetteva di dominare le vecchie strade della regione. Gli edifici che lo formano sono di tempi diversi: solo una piccola parte ancora oggi serve a uffici giudiziari e fiscali e all'abitazione del custode: il resto, in pessimo stato di conservazione, se non si provvede e presto, finirà con l'essere nulla più che un mucchio di rovine. La parte più antica, quella che ancor oggi si conserva (a non parlare della torre e della cisterna del secolo XII), forse del principio del secolo XIII, è la orientale, con piccole finestre gotiche: ma la cappella di S. Martino fu ridotta, e non so se ancora oggi, a ripostiglio.

Il palazzo presso la torre, è a pietre riquadre con finestre a tutto sesto, alcune bifore, e fu incorporato dal vescovo Clesio, nella prima metà del '500, alla parte conservata e a quella di nord-ovest, che a torto è detta *clesiana*, perchè il Clesio non fece che qualche riparazione e l'andito di comunicazione con l'elegantissima loggia delle grida. Sono

del suo tempo i bei medaglioni con ritratti e le graziose fasce con putti ridenti dipinte sulle pareti tutt'all'intorno nella grande sala. Ma il pavimento di questa, come molti altri del castello, è crollato, i medaglioni hanno molto sofferto e le fasce furono in parte sacrificate quando si suddivisero le pareti per costruire le prigioni. Opera di vandali!

Dalle finestre del castello, che si aprono su un orrido burrone, a ponente, e dal terzo cortile, ove oggi è un piccolo giardino, a mezzodì, l'occhio spazia su un immenso panorama, pieno di una solenne e suggestiva austerità.

Il paese oggi nulla offre di singolare; ma ben altro doveva esserne l'aspetto, quando le case si presentavano con i loro alti e acuti tetti di paglia e i caratteristici loggiati dalle ripide scalette. Il grande incendio del 1914 fece scomparire per sempre ciò che costituiva la singolarità di questo paese e può ancora ammirarsi nel non lontano paese di Tavodo.

LE OSSA DEI TRUCIDATI DI SCLEMO PIETOSAMENTE RACCOLTE SOTTO IL MONUMENTO.

Da Sténico un comodo sentiero in salita conduce a Sclemo, che si stende a levante sul dorso della collina a m. 755 sul livello del mare. Alle spalle gli sorgono le erte e rocciose propaggini orientali del Castello dei Camosci, che strapiombano sulla bella selvetta di conifere del comune di Sclemo: a oriente e mezzodì si apre un vasto panorama di campi e prati digradanti, di valli, vallette e conche fiorenti di vegetazione, di aspre sassaie e di selvette, di brulle lande e di pascoli verdeggianti, di nude rocce e di colli e monti dalle linee molli e dolci o dalle cime dentate: luogo di poeti e di sognatori, sperso nel grande silenzio, lontano dal pulsare precipitoso della vita moderna: sì che sembra un anacronismo e una contraddizione lo strombettare delle autocorriere e delle automobili che rombano giù nelle grandi strade.

Vario e bizzarro è l'aspetto del paese, arcaico e disordinato oltre l'immaginabile. Siamo in pieno medio evo, quando nelle città e nei villaggi ciascuno costruiva le case dove e come gli piaceva. Ma possono chiamarsi case queste, dove il piano abitato, in muratura, dalle piccolissime finestre, sorge su una specie di fossato sul quale s'aprono i cupi androni delle cavernose stalle e cantine, cavalcato da ponti di pietra in arco, su cui passano i carri carichi di grano, paglia e legno da riporre nelle *ère* (aie interne) e nelle soffitte, dalle grandi gole spalancate, suddivise in piani e limitate da un intrico di travi e travicelli? Ed è un villaggio questo groviglio di case irregolari, piantate qua e là come vien viene, avanti, indietro, diritte, di traverso, di sghembo, fra viuzze e piazzette che usurpano questo nome, perchè non hanno estensione nè in lungo nè in largo e sono come cortili esterni fra le case?

Ma vagabondando fra questo incerto e faticoso labirinto, tutto a un tratto vi fermate attoniti innanzi ad una vecchia casa ingentilita da una bella loggetta lombarda ad archi e colonne di pietra; e più oltre, quando sbucate in faccia ad una casa dall'alto e strano tetto di paglia, multicolore per le diverse età del materiale, dalle ampie e nere bocche tagliate in ogni senso da travi e travicelli, potete credere d'essere trasportati in un villaggio dell'interno dell'Africa o della Polinesia; finchè, all'estremo limite dell'abitato, dove l'orizzonte all'improvviso si slarga, ecco balzarvi all'occhio la vecchia chiesa, con i suoi molteplici corpi di muratura e un grande e brutto San Cristoforo dipinto e il saldo campanile, anche più vecchio, dalle graziose bifore romaniche e la slanciata cuspide quadrangolare. Lì presso, dove un tempo era il cimitero, sorge oggi un sobrio e artistico monumento che ricorda i volontari lombardi trucidati a Sclemo nel 1848.

Ecco come andò il fatto. Dopo la fazione delle Sarche del 13 aprile 1848, nella quale i

volontari dell'Arcioni costrinsero gli Austriaci a riparare nel castello di Toblino e poi a Trento, dove fucilarono i 21 volontari catturati, i volontari si concentrarono in Sténico, e, malgrado gli ordini del generale Allemandi, comandante dei *Corpi franchi*, vollero affrontare gli austriaci di cui si annunciava il ritorno offensivo. Avanzatisi oltre Sclemo, si distesero sul pendio orientale che scende all'Ambiez, dove all'alba del 20 aprile, prima che lo schieramento fosse compiuto, li assalirono gli austriaci del Welden con forze molto superiori: quattromila uomini con 4 cannoni. L'impari lotta durò furiosa, sotto una pioggia dirotta, per tre ore, ma alla fine, minacciati da una mossa aggirante del nemico, dovettero ripiegare su Sténico: fra i combattenti erano 150 milanesi di Luciano Manara, 150 cremonesi del Tibaldi e due compagnie di ottimi carabinieri ticinesi.

Alcuni volontari, che avevano dei feriti, rimasero in Sclemo, nascosti nelle loro case da quei buoni paesani: ma un colpo di fucile partito da una finestra a fior di suolo di una stalla, uccise il caporale di una pattuglia. Gli otto volontari cremonesi che vi si trovavano (fra essi un giovinetto di 17 anni) furono massacrati a colpi di baionetta; e quanti altri volontari furono scovati nelle case vennero fucilati o trucidati con accette e col calcio dei fucili.

I corpi, denudati, di quindici furono sepolti senza cassa in una fossa comune del cimitero e coperti con poca terra, pietre e ciottoli.

Nel 1862, apertosi il nuovo cimitero di Sclemo, vi furono trasportate tutte le salme del vecchio, e si credeva anche quelle dei volontari. Ma nel gennaio del 1923, facendosi gli scavi per il monumento, con molta meraviglia e commozione grande furono trovati, dov'era il vecchio cimitero, quei miseri avanzi, a soli trenta centimetri di profondità. Le salme erano quindici «allineate», scrive don Oliva, l'ottimo curato di Sclemo, iniziatore e presidente del Comitato per il monumento, « in doppia fila. Una era distesa sopra tutte « per traverso. Due teschi presentavano delle « larghe lesioni, come aperte da baionette ».

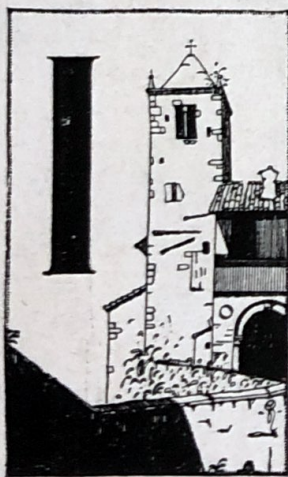
Subito dopo l'armistizio del novembre 1918, alcuni generosi di Sclemo pensarono di onorare la memoria di quei pionieri della redenzione. Con le offerte di Trentini e Lombardi venne eretto un bel monumento, opera dello scultore trentino Zuech, e lo si inaugurò solennemente il 24 giugno 1923.

Esso è alto sei metri, porta gli stemmi di Cremona, Milano, Bergamo, poichè i trucidati erano di queste città, uniti da un elmo romano stilizzato: sulle tre facce, anteriore e laterali, sono queste inscrizioni: « Qui morendo - si sottrasse da morte - il santo stuolo » — « Qui sotto - per 75 anni - fremettero le ossa - dei 15 volontari italiani - che il 20 aprile 1848 - chiusa la fazione di Sclemo - l'Austria trucidò » — « Compiutasi - la nemesi della storia - Sclemo Trento l'Italia - qui ricomposero - i sacri resti placati - di questi primi - martiri eroi ».

Quando il monumento fu fotografato, sui gradini di esso si vollero quel vecchio ottantatreenne che, ragazzo, vide l'eccidio, e un fanciullo: il passato doloroso e glorioso e la speranza del radioso avvenire della Patria.

FERRUCCIO QUINTAVALLE.

IL SANTUARIO DI SANTA CATERINA DEL SASSO VISTO DAL LAGO.

SANTA CATERINA DEL SASSO
SUL LAGO MAGGIORE

Il Santuario di Santa Caterina del Sasso è, indubbiamente, uno dei luoghi più caratteristici del Lago Maggiore. E non raramente la sua immagine si incontra sulle targhe réclame delle grandi stazioni o nelle guide della regione dei laghi. Così che non vi è frequentatore del Verbano — straniero villeggiante nei grandi alberghi dell'altra sponda, o milanese in gita domenicale — che, almeno una volta, gli anni addietro, non vi sia andato magari pur solo a constatare, toccandolo effettivamente con mano, il celebrato *miracolo* dei macigni sospesi nel vuoto; per poi lasciare, a ricordo del sopraluogo, il nome graffito in due o tre margini del poco spazio di muro ancora disponibile.

Dal 1910 quell'attrattiva evidente e singolare è cessata. Una notte, durante un violento temporale, i cinque sassi compirono la loro caduta andando a fermarsi sul pavimento: automaticamente, quasi, i visitatori scemarono di numero. Dopo qualche tempo, il prete che vi manteneva le lampade se ne andò. Ed i piazzaletti solleati, i portichetti e le logge aperte sul lago mutevole ad ogni mutar di luce, si raccolsero in calma silenziosa e rassegnata. Ora solo ogni tanto qualche candida coppia di sposini d'oltralpe attraversa d'estate il lago per isolarsi un poco dal mondo; di primavera poche comitive di pellegrini scendono dal monte in cerca di fede e di festa. Se no, quiete desolante nel pittoresco Santuario aggrappato a metà dell'alta scogliera a perdere sempre più la speranza di riavere la vita.

La storia è nota, e, del resto, piana e priva di fatti di grande importanza: dall'origine fu tutto un crescente fervore di prosperità per le grandi elemosine dei fedeli, fino alla metà del sec. XVIII; da allora decadde sempre.

Un Alberto Besozzi, ricco signore dei luo-

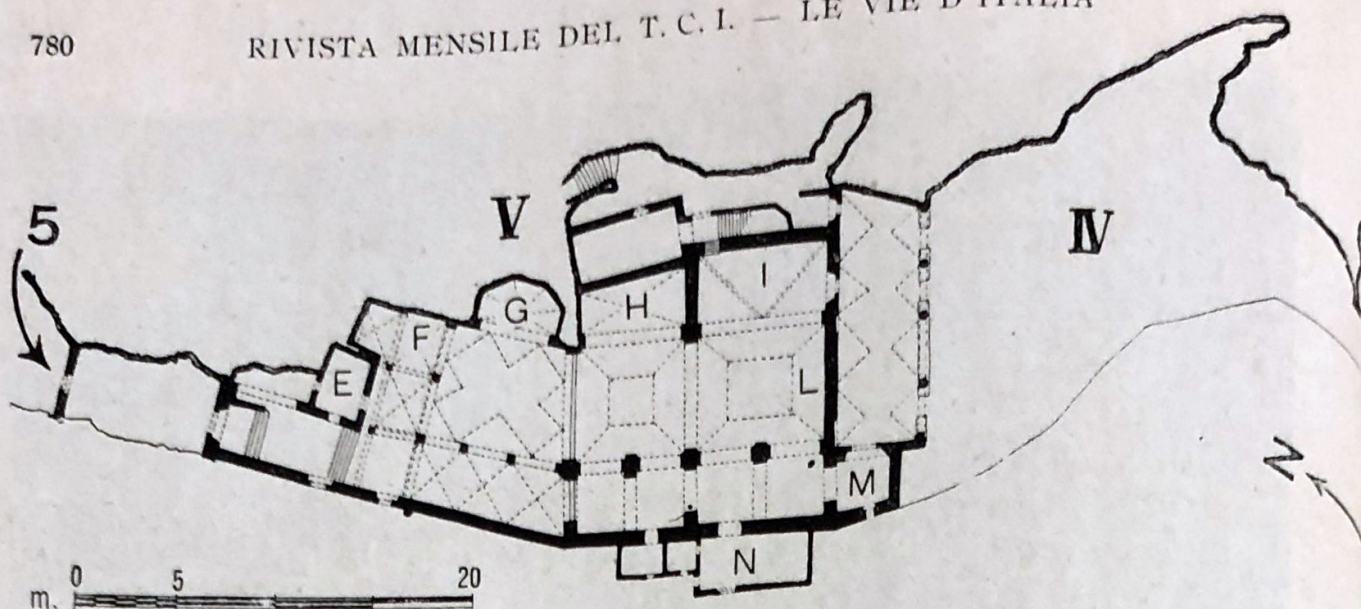
L'AMPIO PANORAMA DEL BACINO CENTRALE DEL LAGO MAGGIORE DA SANTA CATERINA DEL SASSO.

IL CARATTERISTICO PORTICHETTO SOSPESO SUL LAGO.

ghi vissuto sulla fine del sec. XII, essendo scampato miracolosamente ad una tempesta, si ritirò a vita di penitenza in una grotta a metà della diruta e deserta scogliera chiamata del Sasso Ballaro; grotta che dal lago tuttora si mostra. Per sua iniziativa le popolazioni vicine vi fabbricarono una cappella dedicata a S. Caterina d'Alessandria, identica per forma e dimensione al sepolcro di lei sul M. Sinai. E lì presso l'eremita, venuto a morte dopo 37 anni di privazioni, ebbe sepoltura. Alla prima costruzione ne fu ben presto aggiunta un'altra dedicata alla Vergine, finchè, verso la metà del sec. XIII i Domenicani vi si stanziarono erigendovi un conventino ed un oratorio intitolato al vescovo di Bari S. Nicolò.

Circa il 1314 ai Padri Predicatori subentrarono i frati di S. Ambrogio ad Nemus i quali, rimastivi fino al 1645, rinchiusero e riunirono in un'unica grande fab-

IL PIAZZALETTO OVE UN TEMPO SI APRIVA IL POZZO DEL CONVENTO.

L'INTERNO DELLA CHIESA, IN FONDO A DESTRA LA CAPPELLA DEL SASSO DOPO LA CADUTA DI QUESTO; A SINISTRA L'ORIGINARIA EDICOLA DI SANTA CATERINA DEL SEC. XII.

PIANTA GEN...

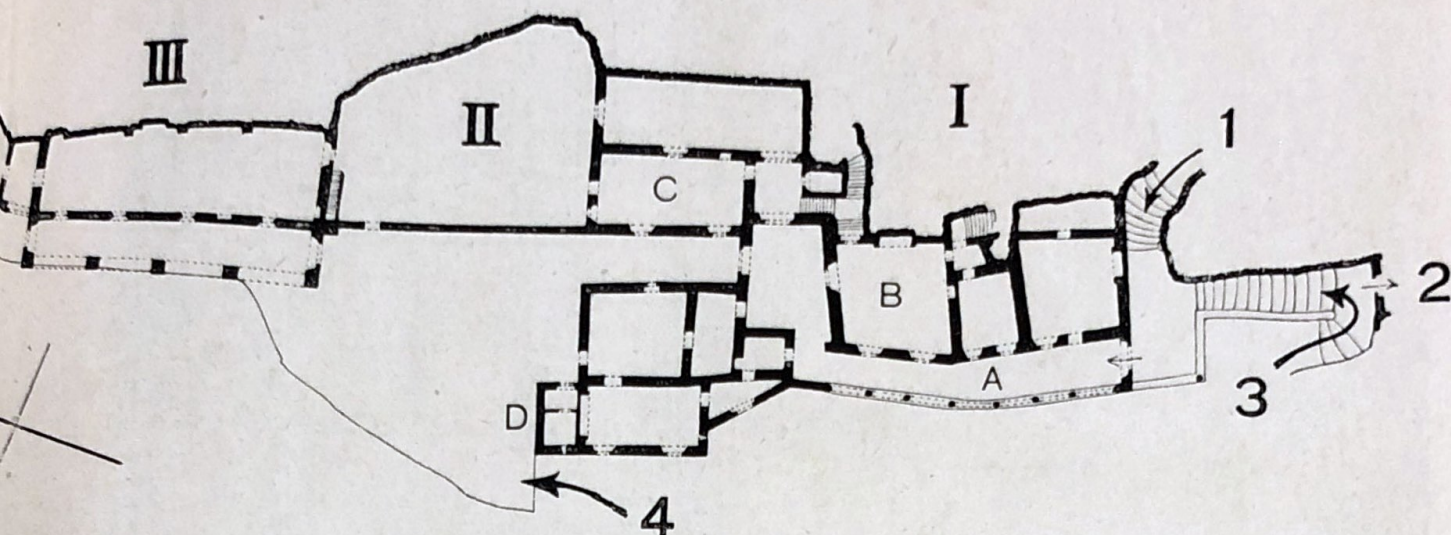
1, attuale discesa dal monte - 3, attuale salita dal lago - 2, ingresso al giardino - 4 e 5, accessi antichi rispettivament... ad Nemus e dei Carmelitani (sulla pianta I - secc. XV-XVIII). Nella sala contrassegnata B un bel camino barocco di ... In un recinto sotto la roccia quasi come in una grotta (II), un pittoresco torchio secentesco per le uve. Segue il conven... Infine per un portico basso e robusto si accede al gruppo delle chiesette. La costruzione di queste procedette attraverso ... di S. Caterina fondata dal Beato Alberto Besozzi sul principio del sec. XIII, attualmente sepoltura di lui. F, la cappella ... torio di S. Nicolò che appena conserva gli avanzi degli interessantissimi affreschi quattrocenteschi che lo dovevano deco... tavola del cinquecento ed un grazioso ...

brica le tre chiesette originarie, elevando come facciata il portico a quattro archi che reca nei capitelli pensili le loro insegne. Pure ad essi devesi il nuovo convento più grande che primo si presenta al visitatore. Fu il 13 luglio 1535 che, durante alcuni lavori di sterro, ritornò alla luce il corpo del Beato Alberto; il quale, accuratamente ricomposto, venne, con solenne cerimonia, posto in venerazione pubblica sull'altare del sacello primitivo intitolato alla Martire alessandrina.

(fot. dell'Autore)

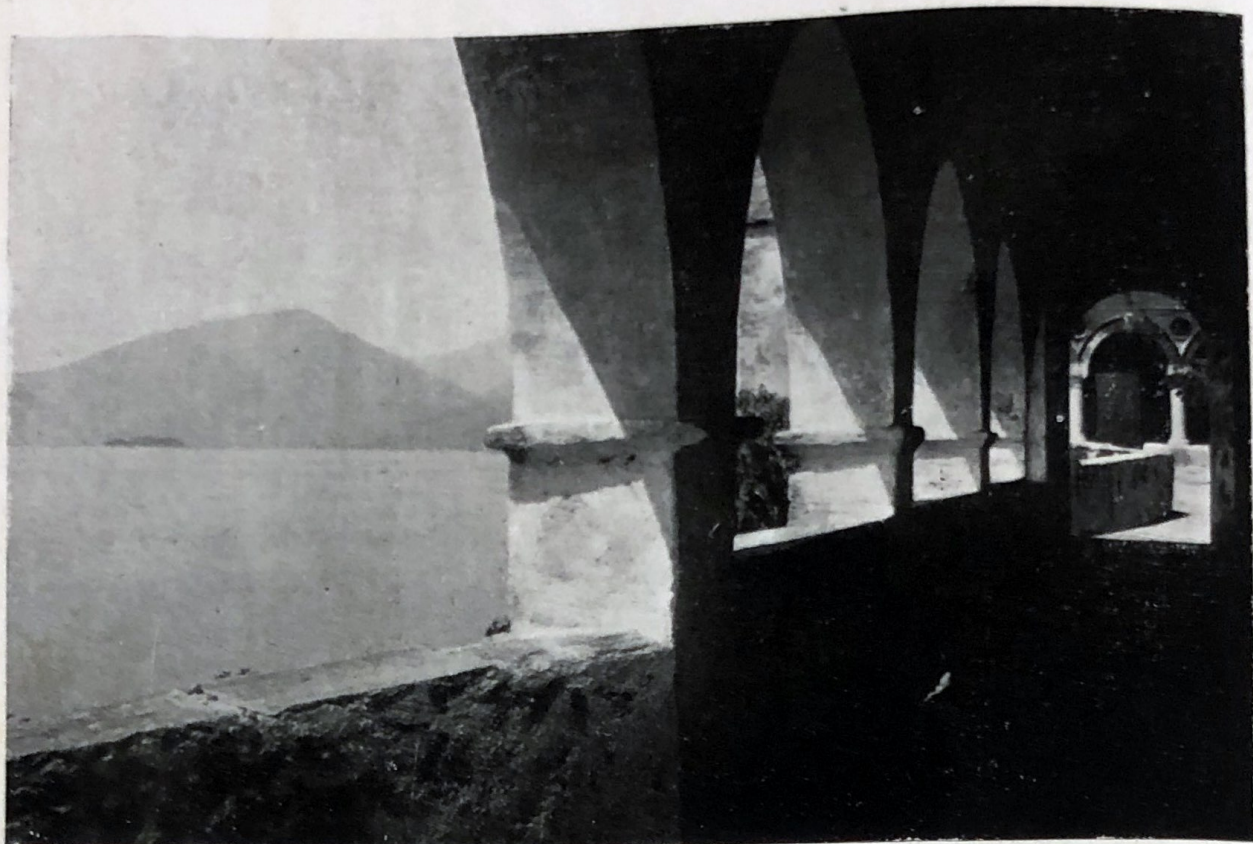
AFFRESCO LUINESCO NELLA CAPPELLA DEI SASSI: S. GIOVANNI BATTISTA.

Tra la soppressione degli Ambrosiani e la cessione ai Carmelitani trascorse una quindicina d'anni (1645-1660). Si può assegnare a tale periodo di vacanza la caduta dei cinque macigni famosi, i quali, staccatisi dall'incombente montagna e sfondata la vôlta di una cappella, vi si arrestarono serrandosi e comprimendosi vicendevolmente per circa tre secoli. Tuttavia è inspiegabile che nessun storico abbia tramandato notizie più precise intorno ad un fatto che doveva avere attraverso i secoli tanta ripercussione nella vita del Santuario; ed a noi è così impossibile stabilire con esattezza quanti anni durò il singolare *miracolo*.

I Carmelitani dimorarono a S. Caterina poco più di un secolo; nè vi apportarono grandi innovazioni, se escludiamo il piccolo giardino sul lago faticosamente ricavato nella roccia a colpi di piccone e sistemato portandovi da ben lontano la terra necessaria alla vegetazione. Verso la fine del secolo XVIII pur quegli ultimi frati se ne andarono; la chiesa fu eretta in coadiutoria ed affidata ad un canonico. E cominciò la decadenza.

E DEL SANTUARIO.
al lago e dalla montagna. — Un portichetto (A) sospeso sul lago disimpegna il gruppo delle costruzioni dei Padri di S. Ambrogio mi intarsiati; C, l'antico refettorio. Per un androne si esce in un piazzaletto ove un tempo s'apriva il pozzo del convento (D). trecentesco dei Domenicani (III) descritto a parte; poi il sagrato con un'ampia grotta purtroppo recentemente deturpata (IV). coli quasi costantemente da sinistra verso destra. Qui si ricordano solo i luoghi degni d'interesse. In E è l'originaria cappella *miracolo dei sassi*, con gli affreschi luineschi dei quali si dànno le riproduzioni. Si sale qualche gradino e si giunge all'ora- . L, segna il luogo dell'odierno altare maggiore; M, il campanile; N, la sacristia che d'interessante racchiude una grande amani di marmo del primo rinascimento.

Una visita a S. Caterina dei Sasso riesce a chiunque di grandissimo diletto ed esercita un fascino particolare: tanti sono gli aspetti scenografici e pittoreschi, mutevolissimi, inaspettati e sorprendenti in ogni punto. Ma pur l'artista e lo studioso possono trovare campo per le loro ricerche e materia di osservazione. Degni di nota qualche altare ed un camino. Ma soprattutto architettonicamente interessanti il gruppo delle chiese ed ancor più il conventino eretto, come s'è visto, dai Domenicani sulla fine del sec. XIII. Sotto il portico terreno di esso, ad arconi sobri e robusti, rimane oramai poco più che il ricordo della tanto decantata *danza dei morti*, specie di cinematografia in quindici quadretti dipinti verso la metà del sec. XVII ad ammonizione dei peccatori; del resto tali rappresentazioni cicliche non sono troppo rare e ne troviamo esempi in parecchie chiese delle nostre vallate alpine. Fra le pitture della chiesa meritano d'essere ricordate le decorazioni della cappella di S. Nicolò, purtroppo però assai rimaneggiate; una grande tavola nella sacrestia firmata e datata del 1510; ma, soprattutto, gli affreschi della cappella così detta dei sassi. Si vedano qui le fotografie: sul muro di fondo della campata sinistra un S. Giovanni Battista in nicchia architettonica accuratamente dipinta in bella prospettiva fra finte lesene decorate a grottesche e candelabre; su quello della campata destra, una S. Caterina d'Alessandria recante gli emblemi del martirio ed il Beato Alberto in atto di raccolta orazione. Sulle due vôlte a crociera (la destra è quella sfondata) s'intravvede un elegante e caratteristico per-

(*fot. dell'Autore*)

AFFRESCO LUINESCO NELLA CAPPELLA DEI SASSI: BEATO ALBERTO.

IL PORTICO DEL CONVENTINO DEI DOMENICANI DEL SEC. XIV.

golato di tralci d'uve accuratamente attorcigliati e composti. Tali pitture sono purtroppo assai guaste nelle parti basse ed ancora parzialmente ricoperte d'intonaco: per nostra fortuna quasi intatte le teste delle tre figure così che è possibile fin d'ora un esame accurato. E si possono senz'altro assegnare ad un artista ottimo e sicuro di sè, seguace indubbio della maniera luinesca. Ben varrebbe la spesa di ridarle completamente alla luce, staccandole e conservandole, in luogo meno umido e pericoloso, all'ammirazione dei visitatori.

Di scarso valore, invece, gli affreschi di cui è rivestita esternamente l'originaria edicola di S. Caterina tuttora quasi intatta in fondo alla chiesa.

***

Ora, quello che qui preme di far rilevare è la disastrosa condizione in cui trovasi l'intero Santuario. D'ogni parte esso è esposto alle intemperie; e la continua caduta delle pietre che si staccano dalla montagna, in gran numero specialmente durante il periodo dello sgelo, costituisce un pericolo ben più grave, compromettendo seriamente l'integrità delle coperture. Le misere entrate, limitate alle elemosine dei non numerosi visitatori, sono così del tutto assorbite dall'ordinaria indispensabile manutenzione dei tetti che ogni primavera bisogna completamente riordinare ed in parte rinnovare. Per ciò è fuor di luogo il solo pensare di intraprendere restauri di carattere straordinario, sia pur limitandosi ai bisogni statici più impellenti; e sono muri che si sfaldano, travature che imputridiscono, soffitti che cadono, fondazioni che cedono; finchè, un giorno o l'altro, tutto precipiterà nel lago. In tale stato di cose ognun vede che apparirebbe alla fine assurdo estendere la parola restauro a lavori di carattere artistico per salvare solo qualche pittura.

Dipende, gerarchicamente e di fatto, S. Caterina del Sasso, dal Beneficio prepositurale di Leggiuno. Gli anni addietro i parroci avrebbero ben potuto con piccola spesa compiere opere durature ed indispensabili; preferirono, invece, sciupare i mezzi in deturpazioni inutili ed inspiegabili, indugiandosi ad adornare la chiesa con vetrate di pessimo gusto e decorazioni pittoriche abbominevoli; finchè, non sapendo come sfogare la

IL LATO SUD DI SANTA CATERINA DEL SASSO ED IL LAGO MAGGIORE VERSO IL BACINO DI ARONA.

loro esuberanza artistica, giunsero ad appiccicare al campanile due infelici loggette di ferro e lamiera per godersi il panorama del lago. Considerando l'alto prezzo attual-

LA FACCIATA DELLA CHIESA.

Per ottenere questo occorre che vite reali vi dimorino, che il luogo abbia una ragione di esistenza, una funzione propria, intima e indipendente.

Ogni cosa assai bene si acconcerebbe, ogni pericolo futuro scomparirebbe qualora una comunità religiosa vi si ristabilisse come per il passato. Non è solo per una ragione d'indole sentimentale che noi vorremmo rivedere aggirarsi per i portichetti le tuniche candide dei Padri — chè già quasi pur ora siamo tentati di rincorrerne l'ombra ingannevole —; non è per soddisfare una vuota romanticheria che cercheremmo di farvi ritornare per tutto la vita d'un tempo. In effetto il luogo è amenissimo, sereno, raccolto, isolato; sul monte dispone di ampi terreni coltivabili e d'alcuni cascinali; il clima vi è dolcissimo pur nei mesi invernali, l'aria purissima. Superato il primo grave periodo di adattamento e di restauri, una comunità dedita agli studi, un noviziato, un gruppo di vecchi frati missionari che non abbisognino e desiderino altro che riposo, solitudine, raccoglimento, vi troverebbero un rifugio veramente ideale.

Vorremmo che quanto qui è semplicemente accennato come un desiderio potesse divenire realtà per l'interessamento di quanti, leggendo queste note, si trovassero nella possibilità di fare qualcosa per la soluzione di un problema difficile ma non astruso. Sì che il morto Santuario rinascesse non come fredda esumazione senza scopo, ma vitale focolare irradiatore di pace e di bontà.

mente raggiunto da qualsiasi minimo lavoro murario, il problema di poter fare qualcosa per ottemperare ai bisogni divenuti ancor più gravi si presenta oltremodo difficile alla risoluzione. Si pensi, del resto, per comprendere ciò, all'anormalissima positura di tutto il luogo. Quand'anche si riuscisse, raccogliendo pazientemente d'ogni parte sussidi, a compiere pur tutti i restauri più ampi, non saremmo giunti che ad una soluzione affatto provvisoria.

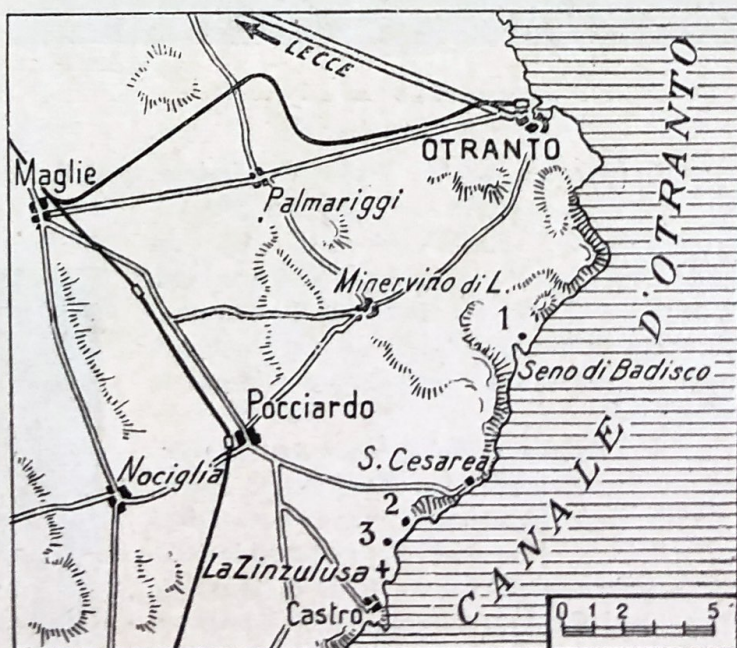
Affidato solo, così com'è ora, ad un custode, fra qualche anno il Santuario ripiglierebbe fatalmente la china della rovina. Bisogna, rimarginando le ferite, ridargli la vita.

FERDINANDO REGGIORI.

(fot. Antonucci)

LE TRE GRANDI STALAGMITI PRESSO IL TRABOCCHETTO NEL «CORRIDOIO» DELLA ZINZULUSA.

GROTTE DEL SALENTO - LA ZINZULUSA

La più orientale sponda italiana, dal capo Palascia al capo Santa Maria di Leuca, è una costa aspra e selvaggia, una impalcatura di calcare durissimo del cretaceo, all'orlo estremo corroso dall'aria e dall'acqua salsa in una rete di punte e di lame che sono aghi e rasoi, coperto or sì or no da una coltre di sabbioni che si sfaldano e si rompono in ruine, e in qualche punto da una scorza di brecce ossifere. A settentrione di Otranto la plaga sul mare è, fin oltre Brindisi, malarica; ma a mezzogiorno quasi ovunque l'aria è purissima e l'acqua tersa; ivi le aurore incantevoli rivelano bassa su l'orizzonte la cresta dei monti costieri albanesi. Se la mano dell'uomo vi compirà delle opere sapienti, quella costa potrà diventare un soggiorno delizioso. Fino ad ora è stato forse un errore perseguire sogni di porti inverosimili, ma ogni zolla di terra tra

LA CARTA FRA OTRANTO E CASTRO.
1. Gr. dei Diavoli. - 2. Gr. delle Striare - 3. Gr. Romanelli.

(*fot. Antonucci*)

« NEL CORRIDOIO » DELLA ZINZULUSA.

Castro, alta 100 metri sul mare, fu piccola terra munita — e la cinta di mura e di torri è ancora in massima parte in piedi — e conobbe nel secolo XVI la ferocia delle incursioni turchesche. Ai piedi di Castro una stazione balneare e il così detto porto, malsicuro angustissimo ricovero di barche pescherecce.

La piccola città fu sede di vescovo, e si orna di una cattedrale i cui fianchi, a nord e a sud, sono mirabile esempio, se pure molto guasto, di stile romanico-pugliese.

I nati del luogo chiamano la più bella loro grotta — perchè ve ne sono altre prossime — *Zinzinusa,* ma comunemente nei dintorni dicono *Zinzulusa*; il nome si traduce *cenciosa,* forse dalle stalattiti assomigliate a sbrendoli. Vi si accede dal mare; solo i monelli scavezzacolli di Castro compiono l'acrobatismo di scendervi da terra.

Sotto l'ampia vôlta di un *Vestibolo* il visitatore sbarca e sale per dirupi fino a 9 metri s. m., dove si apre la bocca di un secondo vano lungo e basso; quivi un artista innamorato delle ricerche paletnologiche, Paolo Emilio Stasi, rinvenne una *Stazione preistorica dell'ultimo neolitico.* Dal fondo, a sinistra, si accede nella *Conca,* un vano elittico in cui giace uno stagno di acqua profonda fino a 5 m. secondo i nostri scandagli. Sulla parete opposta all'entrata si apre, a un livello che è ancora di 9 m. sul mare, il lungo *Corridoio delle*

le rupi vi è coltivata con le più dure fatiche, ed è sorta una stazione di bagni termo-minerali a Santa Cesaria, dove sono ricche sorgenti ferruginose e sulfuree, e si è tracciata gran parte di una via litoranea, la quale offre a chi la percorra gran conforto dei polmoni e gran diletto per gli occhi e per lo spirito.

Le sorgenti di Santa Cesaria scaturiscono da grotte nel mare; ma altre grotte forano tutta la costa, interessanti per il naturalista e l'artista: più importante di tutte la *Zinzulusa,* a due quinti circa della distanza da Otranto al Capo di Leuca, un chilometro a settentrione di Castro marina al cui territorio appartiene.

IL GAMBERO CIECO DEL COCITO.

meraviglie, la parte più bella della grotta per le capricciose formazioni stalattitiche. Il Corridoio termina nell'alto *Duomo* del quale si indovina che è molto irregolare l'andamento del suolo, ma poco se ne conosce con certezza perchè occupato, e in alcuni punti per parecchi metri di spessore, dal così detto *guano*, terra coperta da uno strato di escrementi dei pipistrelli che in grande numero abitano questo interno. A sinistra si discende verso un cunicolo dove ha suo letto un deposito di acqua, il *Cocito*.

(fot. Antonucci)

NEL «CORRIDOIO».

Fino a questo punto è stata esplorata la caverna, per un percorso di circa 140 m. in direzione generale da sud a nord e in fine da est a ovest. Invano per ora si è tentato di procedere più oltre: l'acqua del Cocito, profonda più di due metri nel punto estremo che si è potuto scandagliare, è freddissima, mentre la temperatura esterna è di 23°; su di essa le pareti si restringono e la vôlta si abbassa fino a formare sulla superficie liquida una vôlta di circa 60 cm. di diametro; più oltre il vano si rialza e si allarga alquanto, ma, per quello che si può scorgere, senza offrire luogo ove il piede posi all'asciutto.

PIANTA DELLA GROTTA DELLA ZINZULUSA.

Nel Corridoio, ai primi passi, a sinistra, una botola che dà nella Conca, poco oltre un pozzo: il *Trabocchetto*, presso il quale sono come a guardia tre stalagmiti; quindi a destra uno spacco tortuoso che comunica in tre punti con il Corridoio, come si può vedere dalla pianta; poi ancora diramazioni inesplorate per l'angustia loro grandissima.

I depositi di acqua nella Conca e nel Trabocchetto sono allo stesso livello del mare e notevolmente meno salati di questo, il che induce a supporre che, alimentati dallo stillicidio che è continuo in tutta la caverna, siano in comunicazione col mare. Il Cocito ha livello più alto e salinità ancora minore e presenta vicende di piena e di magra che si succedono nel giro di poche ore con dislivelli di circa cinque centimetri: ciò fa sospettare o uno scarico intermittente all'interno, o un lontano effetto di marea; questa ultima ipotesi è avvalorata dalla presenza di un crostaceo di origine marina, del quale si farà cenno più oltre.

Ho detto che lo stillicidio è continuo in tutta la caverna. Nella regione salentina, le acque piovane, convogliate naturalmente in frequenti *ore* (gore, voragini), o assorbite dagli strati calcarei permeabili, si spandono in

falde idriche a profondità variabile da qualche metro a oltre 200 m. Nel lento cammino erodendo e corrodendo compiono una vasta opera di demolizione e di ricostruzione; nè trasportano in soluzione solamente dei carbonati: nel litorale di cui ci occupiamo, in più luoghi le correnti sotterranee scendono al mare ricche di zolfo e anche di ferro.

Nella *Zinzulusa*, anche dove non sono poderose formazioni stalattitiche-stalagmitiche, la concrezione calcarea riveste tutta la parete, dove indurita, dove molle, come nel Duomo; e l'accrescimento continua. In un punto in cui abbiamo dovuto lavorare di piccone per praticare un passaggio, rotta la crosta, dalle fenditure della roccia l'acqua fiottò per pochi momenti in piccole polle.

(fot. Bari)

INGRESSO DELLA ZINZULUSA.

Un gruppo di volenterosi ha reso la grotta accessibile ai visitatori e ne continuerà la esplorazione nelle parti ancora chiuse nel mistero; persone competenti continueranno lo studio delle acque, dei depositi terrosi, delle incrostazioni, del mondo animale. Capo intellettuale del gruppo esploratore è il sindaco del piccolo comune di cui Castro è frazione; questo modesto sindaco è poi il Professor Filippo Bottazzi della Università di Napoli, vanto della scienza italiana. Egli alla Società per il progresso delle Scienze, radunata a Catania nell' aprile 1923, ha detto della *Zinzulusa* e della *Thyphlocaris Salentina*, il gambero cieco abitatore del Cocito: — primi campioni rinvenuti in Europa, specie simile a quella ritrovata nel Letè in Cirenaica, affine a quella raccolta in uno stagno artificiale in Palestina: in nessun altro luogo fu pescato questo vivente delle acque buie (1).

Chi adoperasse troppi superlativi nel descrivere la grandiosità e la bellezza della *Zinzulusa* mostrerebbe di non avere notizia delle più importanti grotte che vanti l'Italia. Ma pure chi conosca quelle del Carso, delle Alpi centrali, dell'Abruzzo, visiterà con diletto e con interesse questa e le altre del Salento. La natura carsica del terreno e l'azione del mare molte ne hanno prodotte, e in parecchie i viventi di antiche età hanno lasciato in copia le loro tracce; l'amante del bello naturale e lo scienziato vi trovano larga messe di studio, il ginnasta può esercitarvi tutte le sue attitudini. Così, a mezzogiorno della *Zinzulusa*, la grotta di Torre Andrano apre una porta sul mare sotto il livello dell'acqua; da questa un vano prende la luce, filtrata a traverso i cristalli verde-azzurri. Poi la grotta *Matrune*, la *Mannuta* (mammelluta), la *Purcinara* — stazione neolitica — e, oltre la punta della Ristola, la grotta *Tre porte* e quella del *Drago*. A settentrione della *Zinzulusa*, grotta *Rumaneddi* ha un copiosissimo deposito del paleolitico e, in strati inferiori di terra, resti di rinoceronte e di ippopotamo, e zanne di *elephas antiquus* nella breccia antistante. Più a nord, nel vago seno di Badisco, una stazione funeraria neolitica nella *Grotta dei diavoli* stretta e bassa burella, occupata, dopo i 50 m. dall'ingresso, da acque. Ed altre ed altre ancora, piccole e grandi.

P. DE LORENTIIS.

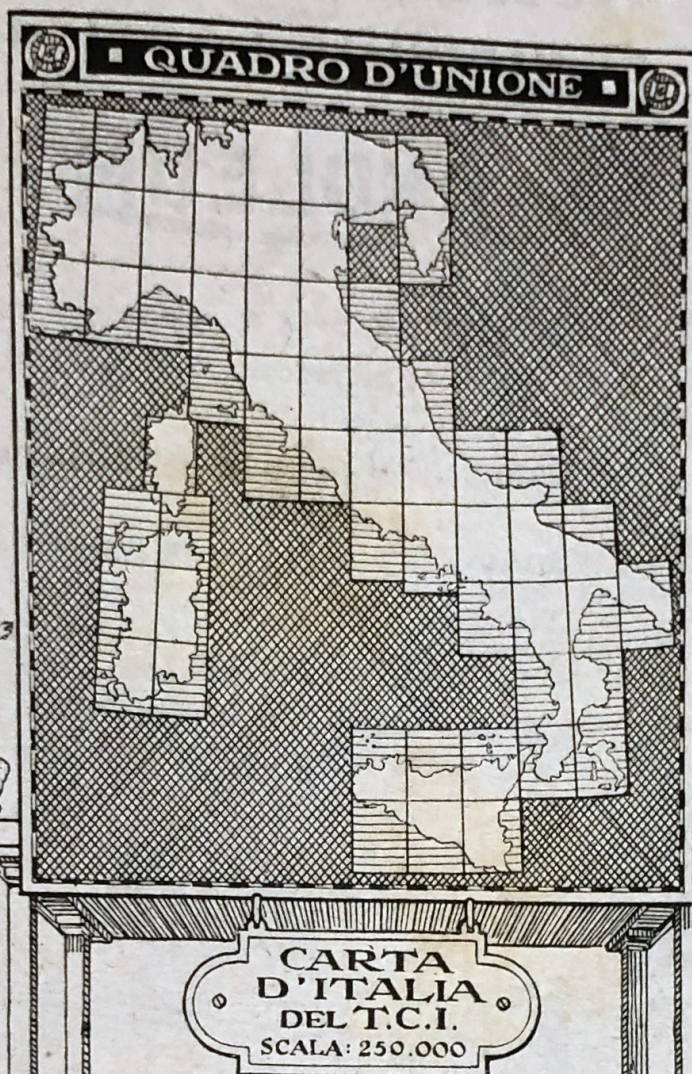
(1) Tali le notizie fornite dal prof. Caroli dell'Istituto Zoologico di Napoli.

LA SCALA DELLA FELICITÀ
ovverosia IL 2° CONCORSO DI PROPAGANDA per i VITALIZI

10 premi da 500 lire

10 premi da 1000 lire

1 premio da 5000 lire

per coloro che presenteranno maggior numero di **Soci Vitalizi.**

Se presentate **3 Vitalizi** o passaggi (compreso il proprio) potete ritirare alla Sede del Touring i 59 fogli della *Carta d' Italia* al 250.000.

Se ne presentate **4** i fogli vi vengono spediti a domicilio franchi di porto in Italia e Colonie, o consegnato alla Sede la collezione in elegante cartella.

Se ne presentate **5** la collezione in cartella vi vien spedita a domicilio.

Volete salire la scala della felicità? Chiedete con semplice biglietto da visita recante la sigla p. C. V. *le norme per il 2° Concorso Vitalizi.*

QUATTRO RAGIONI
di preferire i pavimenti
di
LINOLEUM
SOCIETÀ DEL LINOLEUM
MARCA ITALIA
Perchè hanno la maggior durata.
Perchè si puliscono e si lucidano facilmente.
Smorzano i rumori, sopprimono la polvere.
Sono i più artistici ed igienici.
LE ALTRE...
sono esposte nell'Opuscolo "C. 6"
che inviamo "gratis" a richiesta
Preventivi per merce in opera dalla
SOCIETÀ DEL LINOLEUM
Via M. Melloni, 28 - MILANO (21)

VITA DEL TOURING

Nel paese dell'allegria.

L'antichissima storiella del principe che, per farsi passare la malinconia, avrebbe dovuto indossare la camicia di un uomo felice (e il solo che trovò era senza camicia) non potrebbe più essere gabellata ai giorni nostri. Noi ci impegniamo a condurre dai primi di luglio alla fine di settembre qualunque ipocondriaco al cospetto di ben ottantuna persone felici, e tutte con camicia, o almeno con camiciolino: e neanche sempre le stesse (le persone) ma mutate tre volte di sembianze, se non di sorriso. Per soprammercato, gli offriremo la vista di altre persone, una dozzina, che fanno corona a quei sorrisi e sono anch'esse, almeno a intervalli che si ripetono più volte al giorno, sorridenti di una soave materna felicità.

Proprio così: col luglio ricomincia la vita nel nostro *Villaggio Alpino del T. C. I. per gli orfani di guerra e i figli dei combattenti*, e anche quest'anno, per la ressa dei concorrenti s'è dovuto ripartirli in tre turni, e sfruttare tutta la capacità delle graziose villette e di quel più ampio e comodo edificio che è la Villa Pandini, omaggio magnifico di un Padre alla memoria d'un Caduto in guerra. Più di tutti insistono per esservi accolti quelli che hanno già vissuto la vita del Villaggio negli scorsi anni e han passato questi mesi di vita cittadina sospirando di tornarvi.

Vadano i nostri Soci a contemplare la gentile e benefica opera del Touring: ci vadano quelli che villeggiano nei pressi della Valganna e anche quelli che non conoscono ancora codesto delizioso lembo delle nostre Prealpi: spingano le loro automobili ai mille metri, sotto il Piambello: l'incanto del paesaggio li avvincerà e lo spettacolo nuovo e originale di un villaggio per bambini, colla sua chiesetta, la sala di riunione, i portici, lo stabilimento bagni e docce, il cinematografo e (ricordiamoci di quelli che portano con sè l'ombrello anche quando il cielo è sereno perchè l'ombrello tien lontana la pioggia) anche il suo ospedaletto... no, via, è troppo, la sua piccola infermeria ancor quasi vergine, ma ben custodita da un'autentica infermiera, che farà mille cose utili per i bambini sani, ben contenta di non esercitare più specifiche funzioni.

Intanto l'albo d'onore che è la *Magna Charta* del Villaggio, il suo *Libro d'Oro* ingrossa ogni mese. Vi sono scritti i nomi dei *Soci fondatori:* oggidì ben 1867, per quote da 100 lire ciascuna. Le *Vie d'Italia* ne portano quasi a ogni numero un nuovo elenco e fa tenerezza di leggervi tante sottoscrizioni in memoria di familiari o di amici defunti. È così saggio di sostituire a una corona di fiori che appassiscono nel volgere di poche ore un ricordo perpetuo associato a un'opera buona! La graziosa targhetta che noi inviamo a tutti i Soci fondatori, è un richiamo consolante, collocato accanto al ritratto di chi ci ha lasciati. Pare un commento al grande principio che dalla morte risorge la vita!

Un posto d'onore poi lo hanno nel Villaggio i nomi dei Soci patroni, che acquistano il diritto di designare ogni anno il nome di un beneficando. Anch'essi sommano già a 11 con 16 quote sottoscritte, corrispondenti a L. 80.000.

Ma altri benemeriti sotto diverse forme vengono ad alimentare l'istituzione, che non grava sul bilancio del Touring, ma vive dalle simpatie che esso le ha fatto nascere intorno.

Nel parleremo a stagione finita, quando la buona signora Maria Fantoni, impareggiabile direttrice, che toglie per puro amore di bene per tre mesi all'anno se stessa alla sua famiglia, scenderà a ridirci i nuovi trionfi.

Intanto, vadano i Soci e ammirino. La via è bella, è fiorita, è ombrosa, è vaghissima: è facile da trovarne l'imbocco: più facile accorgersi quando si è vicini alla meta: risa di fanciulli e pie canzoni, e inni di patria e lieti stornelli annunciano al visitatore che è giunto nel paese dell'allegria.

Cauzionamento dei trittici con assicurazione.

L'Automobile Club d'Italia ha espresso il desiderio che il T. C. I. provvedesse a fornire ai soci dell'A. C. I. il mezzo di garantire i trittici o i carnets da essi chiesti, non con deposito in denaro o titoli, ma con un'assicurazione attraverso l'assicuratrice ufficiale dell'A. C. I.: la mutua assicuratrice ERMES di Genova.

Lo studio ha dovuto essere necessariamente lungo e minuzioso perchè, in sostanza, si trattava di questo: che l'ERMES si disponeva a concedere a ciascun titolare di trittico una garanzia o fido di una o parecchie diecine di migliaia di lire; tale garanzia importante esigeva delle precauzioni che vennero infatti concertate fra l'ERMES e la Presidenza dell'A. C. I.

Il T. C. I. ha sempre ritenuto che i fautori dell'assicurazione peccassero per troppo semplicismo, perchè non conoscevano esattamente come funzioni il trittico e non apprezzavano le importanti responsabilità che quel servizio implica anche all'infuori di casi gravi di infrazione alle disposizioni formali o sostanziali imposte dalle Dogane ed è con-

vinto che sia più conveniente cauzionare un trittico con deposito di valori o denaro.

È da tener conto che il funzionamento di assicurazioni consimili presso clubs esteri, in causa delle diverse abitudini di quegli automobilisti, è più spiccio e non richiede le formalità che da noi invece l'A.C.I. e la ERMES, per cautelarsi, hanno dovuto necessariamente stabilire.

Le modalità sono in breve le seguenti: il richiedente presenta al T. C. I. una domanda di trittico o di carnet redatta su apposito modulo — edito esclusivamente dal T. C. I. — e presenta pure la tessera speciale dell'ERMES che gli è stata rilasciata in precedenza dall'Automobile Club regionale del quale è socio. Il T. C. I. stabilisce la somma da garantire e fa quindi firmare al richiedente una obbligazione che è un'appendice d'adesione alla convenzione stipulata fra il T. C. I. e l'ERMES.

Le spese per avere un trittico cauzionato con assicurazione sono:

a) premio del 2 ½ per mille sulla somma garantita coll'assicurazione;

b) L. 10 per spese d'assicurazione;

c) tassa governativa del 18 % sulle due cifre predette;

d) L. 60 per spese di trittico.

Il T. C. I. ha stabilito di percepire il diritto di L. 60 per avere il rimborso almeno di una parte delle ingenti spese d'ufficio e di corrispondenza che sono necessarie per ogni trittico: questo diritto è uguale, tanto per il trittico che per il *carnet* ed è notevolmente inferiore ai diritti percepiti per la stessa ragione da diversi clubs esteri.

Il cauzionamento con assicurazione è limitato ai soci degli A. C. regionali riconosciuti dall'A. C. d'Italia.

D'altra parte resta invariato per i Soci del T. C. I. — (anche per quei membri dell'A. C. I. che lo preferissero) — il rilascio dei trittici per L. 10 e dei carnets per L. 30 col deposito cauzionale in valori.

Una importante facilitazione ai Soci del Touring: il ribasso per la Navigazione sul Lago di Garda.

Siamo lieti di comunicare ai Soci il contenuto della circolare N. 49 in data 17 giugno 1924 della *Soc. per la Navigazione sul Lago di Garda* con la quale vengono concesse importanti facilitazioni ai Soci nostri. Le disposizioni adottate sono, oltre tutto, un miracolo di semplicità e di anti-burocratismo.

« *È concessa la riduzione del 30 % ai Soci del Touring Club Italiano anche se viaggianti isolatamente purchè portino con sè la loro macchina (bicicletta, motocicletta, automobile). Per fruire della concessione basta che il Socio presenti la tessera del T. C. I. in regola coi versamenti annuali.*

« *Il Contabile di bordo dopo essersi accertato della regolarità della tessera stessa, emetterà un unico Mod. 29 di sola andata per l'importo dei due prezzi: « Viaggiatore e macchina » indicando separatamente a penna le due quote percepite e non dimenticando di trascrivere pure a penna al posto prescritto le seguenti diciture: Riduzione del 30 % T. C. I. Per trasporto macchina L........*

« *Per tale disposizione i sigg. Contabili di bordo restano esonerati dall'emettere i consuetudinari Mod. 7 per trasporto bagagli. La concessione in parola ha effetto dal ricevimento della presente.*

Il Direttore dell'Esercizio
DE FRANCESCO.

N.B. — *Qualora i Soci del T. C. I. portassero a bordo la loro automobile o la moto a più posti, la riduzione potrà essere estesa a tutte le persone che possono trovar posto sulla stessa macchina purchè tutte siano munite di regolare tessera del T. C. I.*

Un' efficace protezione contro le forature dei pneumatici.

È stata ideata dal prof. Raffaello Stiattesi, direttore dell'osservatorio astrofisico di Quarto (Firenze) già celebre per gli studi sui terremoti.

Il protettore consiste in una fascia di filato vegetale, impregnata di polveri resinose, che si applica fra la camera d'aria e la copertura, come una camera d'aria interrotta. Le dimensioni della fascia ed il numero dei suoi strati variano in ragione delle dimensioni e del tipo del pneumatico. È costruita per pneus tubolari e comuni da bicicletta, per pneus da moto e da auto.

L'efficacia è stata esperimentata su biciclette e su motociclette che hanno percorso centinaia di km. senza una panne per foratura ed è stata constatata anche da noi in prove eseguite in condizioni di particolare

FIAT
SEDI:
BOLOGNA
Porta S. Felice, 11 - cas. 370.
FIRENZE
Via Luigi Alamanni, 3 - cas. 467.
GENOVA
C.so Buenos Aires. 7.
MILANO (37)
Corso Sempione, 55.
NAPOLI
Via Giorgio Arcoleo, 16
PADOVA
Corso del Popolo.
ROMA (25)
Via Calabria, 46.
TORINO (6)
Corso Massimo d'Azeglio, 16.
SUCCURSALI:
BARI
LIVORNO
POTENZA
SIENA
F. GIBELLI & C.

severità. Quando il chiodo ha traversato la copertura, spinge avanti a sè il protettore e non essendo possibile che arrivi a perforarlo, non può giungere alla camera d'aria. Il protettore, spinto dalla punta del chiodo, forma una gibbosità poco rilevata che preme contro la camera d'aria, senza riuscire ad offenderla.

Naturalmente converrà applicare l'ottima pratica di ispezionare spesso i pneumatici per estirparne i chiodi raccolti per la strada, poichè la permanenza di essi non giova certo al tessuto che è incorporato nel caucciù della copertura.

La statistica mondiale delle automobili nel 1924.

Il giornale *Automotive Industries* di Nuova York pubblica una statistica delle automobili che esistono nel mondo in questo principio d'anno. Non sono dati ufficiali, ma corrispondono approssimativamente al vero. Il numero totale delle automobili in circolazione è di 18.241.477. È interessante vedere come sono distribuite secondo i vari Stati.

STATO	ESISTENTI AUTO	PERSONE PER AUTO
Stati Uniti d'America	15.222.658	7
Gran Bretagna e Irlanda	655.318	71
Canadà	642.571	14
Francia	460.000	90
Germania	152.068	407
Australia	130.540	41
Argentina	100.000	85
Belgio	61.300	122
Spagna	60.194	352
Italia	**82.357**	**455**
Indie Britanniche	48.629	6.480
Nuova Zelanda	44.864	25
Sud Africa Britannico	40.200	230
Svezia	36.625	161
Indie Orientali Olandesi	32.837	1.460
Brasile	32.000	957
Cuba	30.000	87
Messico	30.000	510
Danimarca	25.400	128
Svizzera	23.039	168
Russia	20.000	5.500
Olanda	18.489	370
Hawai	18.428	13
Norvegia	17.681	149
Filippine	15.400	670
Malacca	15.320	200
Polonia	14.600	1.986
Giappone	14.000	4.280
Uruguay	14.000	102
Austria	12.037	534
Portogallo	11.070	538
Cile	11.062	356
Cecoslovacchia	10.400	1.308
Romania	9.710	1.791
Cina	9.660	34.000
Algeria	8.713	638
Portorico	8.117	159
Egitto	6.122	2.080
Marocco	5.377	1.110
Ungheria	5.160	1.546
Iraq	5.050	560
Ceylon	4.700	990
Grecia	4.600	1.435
Indocina Francese	4.272	3.970
Perù	4.000	1.200
Venezuela	4.000	700
Panama	3.846	104
Finlandia	3.576	931
Tunisia	2.831	740
Giamaica	2.818	294
Siam	2.768	3.220
Africa Orientale Britannica	2.600	1.080
Jugoslavia	2.500	4.800
Columbia	2.376	2.300
San Domingo	2.100	337
Siria	1,920	1.900
Isola Maurizio	1.872	201
Isole Canarie	1.859	276
Turchia	1.840	4.890
Persia	1.589	5.900
Costa d'Oro	1.575	950
Guaiana Britannica	1.300	227
Danzica	1.170	313
Nigeria	1.119	15.100
Trinità	1.033	374
Corea	1.028	16.000
Palestina	1.000	762

Per la conservazione delle molle a balestra.

Da tempo è stata prospettata la necessità di risolvere in modo efficace e pratico il problema della sospensione delle auto, e della difesa degli organi della sospensione stessa; mentre i costruttori di auto si studiano di offrire i loro *châssis* sempre meglio difesi contro i tradimenti della strada, nuovi apparecchi e dispositivi si propongono e si consigliano per ridurre al minimo il disturbo dei passeggieri e il danno alle macchine: sospensioni speciali, ammortizzatori d'ogni ti-

LA GUAINA METALLICA "STANDARD" PER MOLLE.

po, gomme di forte sezione tenute a pressione bassa. Certamente importantissima è la cautela, che ogni automobilista dovrebbe avere, di conservare in perfetta efficienza e in perenne lubrificazione le molle a balestra della propria vettura, riparandole col mezzo di apposite guaine.

Una nuova provvidenza, per questo riguardo, è ora offerta da un casa torinese: si tratta di una guaina costruita interamente in metallo, di facile applicazione e di facile pulizia, che ai vantaggi delle solite custodie di cuoio per le molle aggiunge quello di una perfetta lubrificazione ad olio in modo che il lubrificante penetra effettivamente tra foglia e foglia della balestra. La guaina — diremo meglio *carter* — « Standard » dura indefinitamente perchè di metallo; è flessibilissima, perchè costruita in lamiera ondulata, e non teme la ruggine perchè di rame.

Le biciclette a motore in ferrovia.

Com'è noto in seguito ad una richiesta dell'« Associazione Commercianti, Industriali e simpatizzanti del Commercio e l'uso dei motori ausiliari e delle biciclette a motore », da noi vivamente appoggiata, le FF. SS. hanno concesso un trattamento di favore alle biciclette a motore. Poichè però, da quanto apprendiamo dall'A. C. I. S. stessa, qualche stazione delle FF. SS. non vuol concedere il trattamento speciale, riportiamo qui di seguito le norme relative pubblicate nel *Bollettino Commerciale delle FF. SS.*, anno 1923, n. 4 parte ufficiale, pag. 20, punto 40:

ANSALDO

TORINO
Soc. An. FERRABINO
VIA CERNAIA 15
FERGAT
E. F. G.
AUTO
FABBRICA RUOTE METALLICHE
CAMION

« Si è rilevato che da parte delle stazioni « vengono seguiti differenti criteri nella tassazione delle spedizioni a bagaglio di biciclette con motore.

« Trovasi perciò opportuno avvertire che « le dette macchine debbono considerarsi *velocipedi* e non già *motocicli* e sono quindi « da applicarsi i prezzi delle classi III e IV « secondo che vengono presentate all'accettazione sciolte oppure in casse o gabbie.

« Resta fermo l'obbligo da parte dello speditore di presentare i velocipedi stessi privi della benzina necessaria pel loro funzionamento ».

È evidente che per giudicare se si tratti effettivamente di una bicicletta a motore debba essere necessaria e sufficiente la presentazione del certificato di accertamento del Circolo Ferroviario.

Per comodità dei lettori aggiungiamo qui sotto un prospetto indicante la somma che si deve pagare per la spedizione a bagaglio della bicicletta a motore a seconda che si tratti di macchine sciolte (classe III) od in casse o gabbie (classe IV).

					CLASSE III		CLASSE IV
Da km.	1	a	50	L.	3,20	L.	4,80
»	» 51	»	100	»	6,40	»	9,60
»	» 101	»	200	»	12,40	»	18,80
»	» 201	»	300	»	18,00	»	27,60
»	» 301	»	400	»	23,20	»	36 —
»	» 401	»	500	»	28 —	»	44 —
»	» 501	»	600	»	32,80	»	52 —
»	» 601	»	700	»	37,20	»	59,60
»	» 701	»	800	»	41,60	»	67,20
»	» 801	»	900	»	45,60	»	74,40
»	» 901	»	1000	»	49,60	»	81,60

Passato, presente e futuro a proposito di infortuni della circolazione.

Il problema dell' incolumità del pedone, minacciato dai multiformi veicoli per le vie della città, non è nato con l'automobile. Probabilmente molte vittime furono mietute dai carri che vediamo riprodotti negli affreschi etruschi o scolpiti nei bassorilievi assiri, egizi, greci, romani. Ma di quell'epoca non abbiamo cronache che riguardino la minuta plebe pedestre. E poichè non occorre davvero spingere tant'oltre il nostro occhio curioso, possiamo benissimo far partire questo esame comparativo da un fatto di cronaca circolatoria del giorno 6 Ventoso dell'anno 1798, riportato nel n. 18 del « Monitore Italiano » del 23 febbraio detto anno. In una lettera diretta al Ministro di Polizia Sopransi, Ugo Foscolo denuncia un caso pietoso nello stile dell'epoca tuttora fremente di spiriti rivoluzionari:

« Ti scrivo colle mani bagnate nel sangue di un vecchio, ch'io raccolsi da terra schiacciato da una carrozza. Invano colle grida e con le minacce tentai d'arrestare il cocchio omicida, appena ho potuto salvare me stesso: il tardo vecchio, che guidava a mano un suo tenero figlio, fu rovesciato ed oppresso: egli serbò il fanciulletto da morte, coprendolo colle sue membra peste dai spaventati cavalli.

« Il cocchiero, avvezzo forse dai tempi della tirannide a sacrificare con feroce stolidità i cittadini, che non ponno salvarsi superando la velocità delle ruote, seguitava indifferente il suo corso. Quanto più alcuni circostanti volevano arrestarlo, tanto più s'affrettava a fuggire, temendo la pena della legge violata. Profittando della oscurità della sera, finsi di presentargli una pistola, gridandogli: o t'arresta o t'abbrucio: allora ei si stette, sino a che, accorsa in breve la guardia, fu condotto all'Ufficio di Polizia. Ma che pro? Castigando il cocchiere, si ritorna a vita quel cittadino, che forse in questo momento esala l'ultimo fiato? O si restituisce la salute a quel fanciullo, che dovrà forse strascinare per tutti i suoi giorni le membra storpiate ed inutili a procacciargli la sussistenza?

« Tentasti, egli è vero, o Sopransi, di prevenire questi delitti tanto più esecrabili quanto non riescono in vantaggio di chi li commette, infliggendo una pena pecuniaria a chi sfrenatamente corresse con le carrozze per la città. Promettendo parte del denaro a chi arresta i cavalli, animasti i cittadini a sorprendere i violatori della legge. Ma questa misura è a mio parere delusa appunto da chi vuole trasgredirla. E chi sarà quell'uomo sì audace da esporsi stupidamente al pericolo di essere frantumato, opponendosi all'impetuoso corso de' cavalli? Più fiate mi vi accinsi io medesimo: ma o non ho potuto raggiungere i cocchj, che mi sfuggivano; o la sferza del cocchiere, che minacciandomi irritava maggiormente i cavalli, mi ha forzato a ritirarmi.

« Non è dunque che io pretenda di dettar leggi, se ti propongo su questo argomento alcuni consigli. Se a me spettasse di fare delle provvidenze, queste, e non altre, a mio parere sarebbero le più opportune: 1. porterà una pena pecuniaria, e non potrà più tenere carrozza quel cittadino, la cui carrozza avesse oppresso, mutilato o morto qualche altro cittadino; 2. la pena pecuniaria, che si dovrà infliggere in ragione della ricchezza del proprietario della carrozza, dovrà ritorcersi a compenso di quella famiglia che avrà in tal caso perduto il padre, il figlio, il marito; 3. ove la carrozza appartenesse ad un vetturino, questi, oltre la pena pecuniaria, dovrà perdere cavalli e vettura; 4. pagherà cento zecchini chiunque sarà da due testimoni legali e oculari accusato di aver sfrenatamente corso per la città. Queste testimonianze cadranno nulle ove si smentisca l'accusa per mezzo d'altri due testimoni legali, oculari e contemporanei al momento in cui si è denunciata la trasgressione; 5. percepirà 200 zecchini, da sborsarsi dal proprietario de' cavalli e del cocchio, chiunque arrestasse cavalli correnti oltre il modo fissato dalla legge.

« Benchè quest'ultima provvidenza sia quasi inesiguibile, potrebbe, per la somma della pena, animare maggiormente i cittadini all'esecuzione, e trattenere i cocchieri dal trasgredirla.

« Eccoti il mio parere, o Sopransi, sopra un sì importante soggetto.

« Ella è vergogna che nella patria di Beccaria, ridivenuta libera, sussistano ancora i delitti della tirannide, e si veggano miseramente perire i cittadini sotto que' cocchj, ove siedono i già potenti, insultando il popolo pedestre. Chi sa che i grandi non vogliano in questa maniera vendicarsi del popolo che ha rivendicato i suoi diritti? Le ricchezze somministrano sempre mezzi di vendetta. Salute ».

Chissà se quei consigli del bollente repubblicano furono tradotti in qualche « Codice della circolazione » dell'epoca? Importa co-

FOGLIE D'ALLORO...

OGNI GRANDE AVVENIMENTO DEL MOTORE
E' UN NUOVO TITOLO DI GLORIA PER

L'OLEOBLITZ

munque notare che oltre un secolo fa le carrozze arrotavano i pedoni ed i cocchieri e si davano poi alla fuga, anticipando quella pienezza di eventi che era riserbata più tardi all'affermazione tumultuosa della circolazione moderna.

Per dare invece un'occhiata al presente, portiamoci mentalmente in una delle più grandi metropoli mondiali, a Londra. Apprendiamo da una recente statistica che nel 1923 si accertarono in quella città precisamente 69.813 investimenti stradali, imputabili ad ogni categoria di veicoli, secondo la seguente graduatoria:

Autovetture ed autocarri .	35.822
Biciclette	9.243
Veicoli a cavalli	8.424
Omnibus (autobus)	6.875
Motociclette	4.640
Vetture tranviarie	4.539

A prima impressione, si è indotti ad esclamare: l'automobile! ecco il responsabile principale di questa triste statistica. Ma probabilmente il giusto giudizio dovrebbe essere l'opposto, poichè sembra davvero sorprendente che autovetture ed autocarri siano responsabili d'appena una metà degli infortuni stradali nelle vie di Londra quando si pensi alla grandissima prevalenza di questo mezzo di trasporto su tutti gli altri. Il cavallo è quasi sparito dalle vie di Londra: l'elegante *cab*, che costituiva una delle note più caratteristiche della circolazione londinese qualche decennio fa, è oggi diventato una rarità, e i pesanti carri trainati da più cavalli hanno quasi totalmente ceduto il posto agli autocarri, limitandosi a servizi accessori nei doks, nei parchi ferroviari, nei servizi portuari. E chi penserebbe che circolino ancora per Londra tante biciclette da poter investire in un anno 9.243 persone? Quei ciclisti devono essere ben coraggiosi per avventurarsi sull'esile cavallo d'acciaio nel turbine della circolazione londinese! Discretissima (relativamente) la diffamata motocicletta, responsabile d'appena una metà d'investimenti in confronto della bicicletta. Certo sarebbe necessario poter riferire il numero dei casi d'investimento al numero dei veicoli di ciascuna categoria circolanti nella città, per mettere in termini precisi codesti confronti, ma purtroppo ci mancano i dati relativi. Facciamo piuttosto un altro facile conteggio.

Londra contava nel 1923 circa 7.600.000 abitanti. La proporzione dei casi d'investimento alla popolazione risulta quindi d'un investimento ogni 109 abitanti circa. Il cittadino londinese ha quindi una probabilità su 109 d'essere investito nel corso di ciascun anno. Però questa probabilità peggiora notevolmene se escludiamo dal computo gli *eventi multipli* cioè l'ipotesi che una stessa persona venga investita più volte nel corso della sua vita. Allora il rapporto del numero degli investimenti al numero degli abitanti va corretto sottraendo dalla popolazione totale gli abitanti che hanno già pagato il loro tributo d'infortunio negli anni precedenti, ed in tal caso si dimostra con un facile calcolo che un londinese ha la certezza matematica d'essere investito entro circa 70 anni di circolazione. Se non pagherà questo tributo, avrà violate le leggi del calcolo delle probabilità.

Ma Londra è probabilmente la città di tutta Europa in condizioni più critiche per questo riguardo. Vediamo come vadano le cose in una città a viva circolazione ma di molto minore importanza, per esempio a Milano, che conta una popolazione d'appena un decimo di quella di Londra, mentre rappresenta forse il caso più critico di tutta Italia.

Il « Bollettino della Città di Milano » ci informa che nel 1923 si accertarono 837 infortuni accidentali « per schiacciamento », dei quali 93 mortali. La dicitura « per schiacciamento » si estende anche a casi non imputabili alla circolazione, per esempio ad infortuni sul lavoro, ma non abbiamo modo di correggere la cifra complessiva degli infortuni, che metteremo totalmente a carico degli investimenti stradali con un certo errore in eccesso.

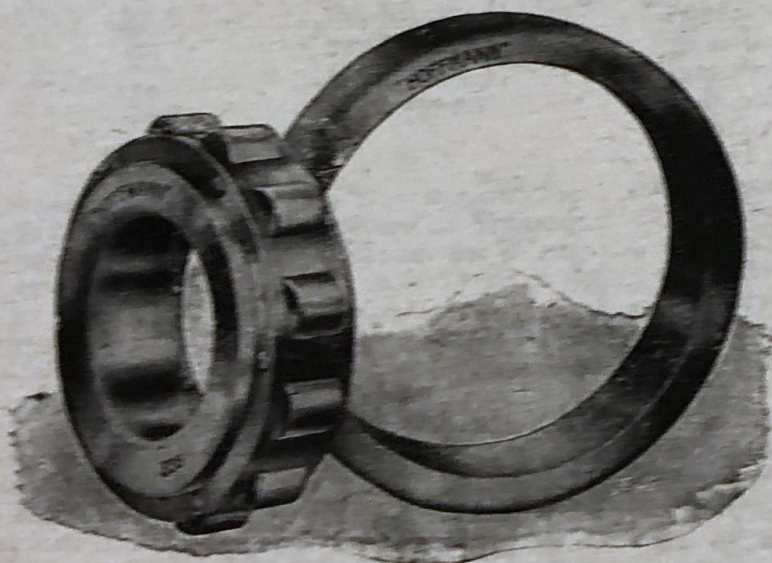
La media popolazione presente in Milano nel 1923 si valuta in 726 mila abitanti. Abbiamo dunque i rapporti di un investimento ogni 867 abitanti, con un caso mortale ogni 7806 abitanti. A Milano si può quindi circolare ancora con una relativa sicurezza, otto volte maggiore rispetto a Londra, e sperare di traversare una vita normale senza pagare tributo di sangue al moderno Moloch della circolazione urbana.

Ricaviamo poi dall'« Annuario dell'Automobilismo e del Motociclismo pel 1923 e 24 del T.C.I. » il numero degli autoveicoli iscritti alla Prefettura di Milano nel 1922, come segue:

Automobili private	5.317
Automobili pubbliche . . .	508
Autocarri	1.021
Motocarrozzette	987
Motociclette	3.807
	11.640

Se dunque tutti gli investimenti fossero imputabili ad autoveicoli, si avrebbe il rapporto di un investimento per venti autoveicoli in circolazione. In realtà questo rapporto va corretto a favore dell'automobilismo perchè un numero notevole d'investimenti è senza dubbio causato da ciclisti o da veicoli a trazione animale.

E basta di freddi calcoli che potrebbero far supporre un freddo cuore in chi li raccoglie e commenta. Ma quanto erroneamente! Niuno può sentire la significazione drammatica di questi numeri, di questi rapporti, più vivamente di chi è costretto a riconoscerne in qualche modo la fatalità. Così potesse tranquillare l'angoscia dell'animo suo contemplando col pensiero un migliore avvenire, un mondo cioè in cui lo sviluppo prodigioso della circolazione si contemperasse con l'assoluta sicurezza dei cittadini! Ma le previsioni più ponderate non sono molto confortanti.

Tutti sanno, ad esempio, che a Londra la circolazione è vigilata attentamente e rigorosamente. Il *policeman* londinese è celebre,

e chiunque lo abbia visto nell'esercizio delle sue funzioni ne rimane ammirato per la sicurezza del colpo d'occhio, per l'autorità, per l'energia che spiega nel comandare a veicoli e pedoni. Poco di più si potrà guadagnare per questo conto. Ciò non significa che le Autorità non si diano pensiero di migliorare le condizioni della circolazione londinese. È di pochi mesi fa la creazione d'un « dittatore della viabilità » al quale lo Stato ha conferito speciali poteri per il coordinamento dell'azione dei molti Municipi costituenti la Metropoli per quanto riguarda i lavori stradali, di pavimentazione, di fognatura, e simili, allo scopo di evitare alla circolazione le perturbazioni e gli ingombri non strettamente indeclinabili. E di recente, quando la associazione « Safety First » diede larga diffusione alle cifre degli investimenti accaduti nel 1923 richiamando su di esse l'attenzione delle Autorità, fu presentata su questo argomento un'interrogazione alla Camera dei Comuni, cui il Governo rispose dando affidamento d'interessarsene, facendo anche allusione alla possibile creazione d'un altro « dittatore », con poteri eccezionali per regolare la circolazione in tutta la zona londinese, con autorità cioè su tutti i Municipi della Metropoli in questa materia. Pare che tale provvedimento preluda, fra altro, ad una limitazione nel numero degli *autobus*, appartenenti a diverse Compagnie concorrenti, che risulterebbero in quantità superiore ai reali bisogni del pubblico ed ingombrerebbero quindi le strade più del necessario. Ed anche a Londra si parla ogni tanto di « sventramenti », di « diagonali » di « cavalcavia e sottovia », e si costruiscono effettivamente nuove strade periferiche o tangenziali all'aggregato urbano, onde deviare almeno dal centro tutti i veicoli che debbono solamente attraversare Londra da un capo all'altro.

Ma contemporaneamente cresce il numero dei veicoli in circolazione, la massa dei trasporti, la popolazione concentrata. Dal 1921 ad oggi il numero degli autoveicoli in circolazione in Inghilterra è salito da 873.665 a circa 1.200.000. La fiumana ingrossa ed occorre contenerla ed indirizzarla. Sembra quasi di assistere alla lotta tra ingegneri ed operai da una parte che s'affannino a sopralzare un argine ed il fiume d'altra parte che cresca implacabilmente, minacciando d'ora in ora di tracimare.

Per tornare a Milano, val la pena di rilevare ancora da quel « Bollettino » alcune cifre le quali ci dimostrano come non manchi in quei vigili urbani lo zelo nell'accertare le contravvenzioni. Ecco infatti il numero di contravvenzioni elevate nel 1923 in materia di circolazione:

Automobili private	3.537
Vetture ed automobili pubbliche	2.541
Velocipedi	8.652
Carri e veicoli in genere	5.446
Pedoni (per ingombri stradali)	1.051
Trams (per eccesso di velocità)	16
Insieme N.	21.243

Ma le contravvenzioni *per urto ed investimento* furono appena 65! Il che significa che solamente per un caso su 13 si è potuto accertare sul fatto la responsabilità dell'investimento. Conviene concluderne che la riduzione dei casi d'investimento è assai più una questione di educazione civile, di condizioni della viabilità e di tecnica della circolazione che non di severità delle pene comminate e di meticolosità delle cautele regolamentari. Queste contano ben poco su conduttori di scarsa sensibilità morale quando l'impunità in caso d'investimento è quasi assicurata.

Conclusione? Lo sviluppo dei traffici, l'incremento delle città, che ci rendono tanto orgogliosi, sono soggetti ad un doloroso tributo di sangue non meno lungo le nostre strade che nelle nostre officine. Il concetto dell'« infortunio sul lavoro », oggidì affermatosi nella legislazione di tutti i popoli industrialmente progrediti, trova purtroppo un riscontro nella circolazione urbana dei grandi centri affollati. La tecnica urbanistica, la regolamentazione della circolazione da parte dello Stato e dei Comuni, la propaganda di apposite associazioni (sul tipo della « Safety First » inglese ed americana), la vigilanza dei genitori sui fanciulli, dei maestri sugli scolari, l'attenzione sempre viva dei pedoni, possono ridurre a sempre minori proporzioni questo doloroso tributo, ma non è presumibile che possano mai eliminarlo totalmente. Nè si può presumere che si rallenti per questa ragione l'incremento dei traffici, l'addensamento delle popolazioni in quelle città che hanno quasi la funzione d'un cuore pulsante nell'economia della rispettiva regione, lo sviluppo degli autotrasporti. Perciò la lotta per l'incolumità del cittadino nelle città a densa circolazione non potrà dare mai tregua. E l'umanità continuerà così il suo faticoso cammino verso l'ignota meta, lasciando tracce di sangue anche lungo le belle strade delle più fiorenti e superbe capitali. Veramente il travaglio dei tempi di pace somiglia assai a quello d'una sorda guerra....

I. VANDONE.

Il traforo dello Stelvio.

La questione dell'aumento di comunicazioni ferroviarie attraverso le Alpi non è certo d'oggi: la necessità vitale per l'Italia di garantirsi un maggior numero di allacciamenti con le regioni dell'Europa centrale od occidentale ha fatto sì che si studiassero e patrocinassero numerosi progetti di linee ferroviarie attraverso le Alpi. Il traforo del Monte Bianco, quello del Greina, dello Splu-

ga, dello Stelvio, del Predil, ognuno dei quali trovò un largo numero di fautori non solo in Italia ma anche presso le varie nazioni estere interessate.

Abbiamo ora sott'occhio una pubblicazione dell'ing. Carlo Gaviraghi (direttore della « Ferrovia dell'Alta Valtellina »), nella quale con ricchezza di dati è illustrato il progetto della linea dello Stelvio, che, in dipendenza del nuovo confine raggiunto dall'Italia, assume un carattere di particolare importanza e verso la quale anzi si orientano le preferenze dei competenti e degli studiosi di comunicazioni ferroviarie. Il fatto poi che l'Italia è obbligata in virtù di un articolo del Trattato di S. Germano, a completare la linea della Val Venosta fino al confine e l'Austria a costruire il tratto Landeck-confine Rezia, impone la considerazione se non debbasi profittare dell'occasione per collegare non solamente Bolzano e Merano ma anche la Valtellina con la Valle dell'Inn.

Il progetto illustrato nel volume di cui abbiamo fatto parola contempla la costruzione di un tratto di ferrovia in prolungamento della Sondrio-Tirano fino a Bormio: con qualche galleria elicoidale si supererà il notevole dislivello esistente fra questi due centri. Da Bormio dovrebbe dipartirsi la galleria, della lunghezza di 18.350 metri, orientata da S.O. a N.E., rettilinea, sboccante a circa un chilometro a sud del villaggio di Stelvio (Stilfs) fra Gomagoi e Spondigna, presso la diramazione che immette nella Valle di Sulden.

Di qui mentre la linea principale si manterrà a mezza costa sulla sponda occidentale dell'alta Vallata dell'Adige raggiungendo il pianoro dei laghi di Rezia ed il passo omonimo (per discendere poi in territorio austriaco e raggiungere a Landeck la linea Voralberg-Vienna), un altro braccio di pochi chilometri dallo sbocco orientale della galleria condurrebbe a Lasa riallacciandosi con la ferrovia della Val Venosta per consentire una comunicazione con Merano e gli altri paesi della Valle dell'Adige.

I vantaggi di questa comunicazione sono molteplici e cioè: il lungo percorso in territorio italiano (non viene toccato il territorio svizzero), l'accorciamento delle comunicazioni fra Lombardia-Liguria ed Europa centrale (accorciamento che sarà ancor più sensibile se verrà costruita la ferrovia del Fern Pass fra Landeck e Monaco), la possibilità di un importante arroccamento dietro il tratto occidentale del nostro confine con l'Austria (arroccamento di interesse militare, ma anche turistico poichè consentirà rapide comunicazioni fra le regioni dell'Alto Adige e lo sbocco attraverso lo Stelvio ed il Bernina). A queste e molte altre ragioni denotanti il valore economico della nuova comunicazione proposta è da aggiungersi la grande importanza turistica della linea che traverserà gli alti bacini dell'Adda e dell'Adige, regioni ricche di attrattive per i turisti ed i villeggianti.

Un giudizio singolare sulla ferrovia dello Stelvio ha espresso fin dal 1912 un illustre ingegnere svizzero, il Moser, che, trattando dei progetti del Greina e dello Spluga affermò essere la linea Fern-Ortler « di estremamente pericolosa concorrenza per la Svizzera, e potrà essere impedita od almeno resa innocua con la costruzione dello Spluga »; egli aggiungeva: « ben altrimenti purtroppo sarà se l'Italia riuscirà a spingere i propri confini sul pianoro di Maiser (Rezia) ed al Brennero; allora non potrà fare a meno del traforo dell'Ortler ».

Castagne e marroni.

Nell'articolo sul castagno pubblicato nel numero di maggio delle *Vie d'Italia*, si accenna alla confusione che molto spesso viene fatta tra i veri *marroni* e le castagne di altra varietà. Forse a molti lettori interesserà sapere come si riconoscono i veri marroni, e perciò aggiungo queste poche righe al suddetto articolo, tanto più che mi preme chiarire una inesattezza in esso contenuta e che è dovuta a svista tipografica. Si legge infatti a pag. 513 che il nome di marroni dovrebbe essere riserbato ai frutti della *Castanea vesca*; mentre, com'è noto, tutte le varietà di castagno da noi coltivate, compresi i marroni, appartengono a questa specie; la dizione esatta è che il nome di marroni spetta solo ai frutti di « speciali varietà » della *Castanea vesca Gaertn.*

E quali sono queste varietà? Veri marroni si trovano in varie provincie d'Italia, dove differiscono alquanto per la grossezza dei frutti e per altri caratteri. Si riconoscono però anzitutto per l'elevato contenuto zuccherino della polpa, e per il carattere, quasi costante, che questa è costituita da un seme unico, cioè non presenta un setto intermedio. Altri caratteri sono che il riccio contiene una sola castagna, che questa è di forma ovale, ad apice schiacciato, ilo generalmente piccolo, buccia grossa e sansa molto aderente alla polpa. Vi sono marroni a frutto enorme (p. e. quelli di Val di Lauro in prov. di Avellino, che in 60-70 bastano a fare il peso di un chilogramma) ed altri molto più piccoli.

La sistematica del castagno deve però fare ancora molti progressi per fissare chiaramente i caratteri della varietà del castagno ed evitare gli inconvenienti dovuti all'attuale nomenclatura che, come dice il Remondino, è veramente caotica.

ALDO PAVARI.

Il Tambernicch di Dante.

Nel numero dell'8 giugno di *Il Marzocco* — il noto periodico settimanale fiorentino che sta per raggiungere i trent'anni di vita ed è pur sempre invidiabilmente giovane per freschezza di contenuto — leggiamo una dotta noticina di A. Fiammazzo in cui si vuol dimostrare che il Tambernicch dantesco, dei noti versi (28-30) del canto XXXII dell'Inferno (« .... se Tambernicch — Vi fosse

su caduto o Pietrapana — Non avria pur dal-l'crlo fatto cricch ») non deve essere identificato con lo Javornik, monte situato a non grande distanza da Postumia (denominato scherzosamente durante la guerra « Monte del commercio » per il gran contrabbando di cui fu teatro), ma bensì col Tambernicco o Tambura, cima delle Alpi Apuane a piccola distanza dal Pietrapana. La identificazione, messa innanzi vent'anni fa dal Torraca, non può oggi essere accusata di nazionalismo giacchè anche lo Javornick è ora completamente in territorio italiano. A ciò si aggiunga che recenti studiosi jugoslavi di Dante concordano nell'attribuire valore all'identificazione del Torraca. A Strabone dunque ed al Tasso debbono limitarsi gli accenni classici alla regione che dallo Javornick è denominata e che nel lago Circonio ha la più curiosa manifestazione. (Cfr. *Le Vie d'Italia*, giugno 1921, pag. 578).

Corsi estivi per stranieri a Firenze.

Presso la R. Università di Firenze hanno avuto luogo dal 12 al 31 maggio u. s. i Corsi Primaverili per gli Stranieri e Regnicoli alloglotti. Hanno partecipato ai Corsi vari studenti Svizzeri, Americani e Italiani delle terre redente, oltre ad alcuni Francesi, Svedesi, Scozzesi.

Come negli anni precedenti si terranno presso la stessa Università i Corsi Estivi per gli Stranieri e Regnicoli alloglotti, dal 21 luglio all' 8 settembre. Per gli esercizi di lingua italiana gli studenti saranno divisi in sezioni a seconda della loro parlata. I corsi comprendono conferenze varie di Letteratura Italiana, specialmente Dantesca, Storia d'Italia, Storia dell'Arte, Storia della Musica ed argomenti scientifici. Si faranno visite ai Musei e Gallerie di Firenze ed escursioni nelle campagne e nelle città vicine. Si possono chiedere informazioni al « Segretario dei Corsi per Stranieri: Piazza S. Marco, 2, Firenze ».

Le nuove vetture-letto.

La Direzione Generale per l'Italia della Compagnia Internazionale delle Carrozze con letto e dei grandi treni espressi europei ci comunica in seguito alle notizie da noi pubblicate sulle vetture-letto che l'industria nazionale ha riportato una bella vittoria avendo ottenuto l'aggiudicazione di 76 carrozze letto-ristorante per un importo di circa 50 milioni di lire. La nuova affermazione dell'industria nostra di fronte alle similari estere sarà accolta certo con piacere da tutti gli italiani cui sta a cuore il progresso delle loro industrie.

Una linea automobilistica S. Moritz-Venezia.

Per iniziativa della Conferenza Internazionale per l'organizzazione dei servizi automobilistici estivi dell'Italia settentrionale, tenutasi come è noto nello scorso mese di marzo a Trento e a Bolzano, è stato organizzato un servizio automobilistico estivo permanente tra S. Moritz e Venezia con vetture di gran turismo a 36 posti e con tariffe accessibili anche alle minori borse.

L'interesse della linea è evidente. La tentazione per i turisti internazionali che soggiornano in Engadina di profittare del comodo servizio automobilistico per fare una capatina nell'Alto Adige, nella regione delle Dolomiti e raggiungere Venezia sarà davvero grande, non meno di quella che proveranno i turisti soggiornanti nelle nostre regioni di raggiungere l'alta Vallata dell'Inn coi suoi laghi incantevoli e l'ammirata organizzazione alberghiera.

L'itinerario che seguirà il servizio in partenza da S. Moritz sarà il seguente: S. Moritz, Zernetz, passo di Ofen (2155 m.), S. Maria di Monastero, Tubre, Malles e per la Val Venosta a Merano. Di qui l'automobile prosegue per Bolzano; dopo questa seconda tappa proseguirà attraverso la gola di Eggen al Lago di Carezza, Passo di Costalunga e per la Valle di Fassa a Canazei, donde, attraverso i Passi di Pordoi e Falzarego, a Cortina. L'ultima tappa sarà rappresentata dal viaggio Cortina-Pieve di Cadore-Vittorio Veneto-Venezia.

I biglietti di questa magnifica e varia corsa automobilistica saranno posti in vendita presso tutte le Agenzie di Viaggi e Turismo. Il prezzo per il tratto S. Moritz-Cortina sarà di circa L. 180. Maggiori notizie possono essere richieste alla Direzione dell'Ufficio Viaggi e Turismo dell'ENIT di Bolzano, via ai Campi, 11.

Les Hôtels d'Italie.

Questa eccellente pubblicazione dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, uscita in bozze già nel 1922, ma stampata in volume appena nel 1923, se fu accolta in Italia come un coraggioso tentativo di disciplinare organicamente la delicatissima materia dei prezzi degli alberghi col costringere gli albergatori ad un aperto impegno in riguardo all'osservanza di essi, fu salutata all'estero come il soddisfacimento di un bisogno da lungo tempo sentito: lo dimostrano le accoglienze ovunque fatte al volume.

Ora appare l'edizione 1924 nelle lingue francese e inglese: il testo, ricco di 270 pagine, in confronto dell'edizione 1923 è notevolmente accresciuto; i luoghi elencati sono 600 e gli alberghi 1850. Si tratta infatti, come i lettori sanno, di un repertorio diviso per regioni. Per ogni località sono forniti i seguenti dati: nome dell'albergo, numero dei letti, prezzo delle camere a 1 letto (massimo

e minimo); idem a 2 letti (massimo e minimo); prezzo della pensione, camera compresa; prezzo dei pasti (prima, seconda colazione, pranzo); prezzo del bagno; del riscaldamento; percentuale del servizio. Cifre aride, se si vuole, ma quanto eloquenti per chi viaggia!

La pubblicazione è resa ancor più utile, attraente e interessante per il fatto che l'elenco degli alberghi di ogni regione è preceduto da un breve sguardo generale allo scopo di determinarne le caratteristiche e la fisonomia; da un grafico che mette in evidenza le comunicazioni ferroviarie e carrozzabili; da una succinta e diligente raccolta di gite e di itinerari.

La parte generale contiene le notizie relative alle tasse sui conti di albergo, ristoranti e caffè; alla tassa di soggiorno; alle visite dei bagagli alle frontiere italiane; alle tariffe ferroviarie; ai bagagli; al codice telegrafico internazionale degli alberghi; alle città d'acque; alle stazioni alpine, climatiche e balneari; ai centri di sport invernali; ai golfs tanto ricercati dalla clientela anglo-sassone. Non è letteratura amena, ma quanta ricchezza e utilità di indicazioni! Infine l'elenco degli Uffici di viaggi e turismo dell'ENIT (16 in Italia; 26 all'estero) e delle agenzie corrispondenti (86 in Italia; 126 all'estero).

I prezzi indicati sul volume sono forniti da ogni albergatore con una dichiarazione con la quale esso s'impegna a non modificarli per l'anno in corso. È stata esclusa l'indicazione degli alberghi per i quali i rispettivi proprietari non hanno fornito i prezzi; si sono pure esclusi gli alberghi che nel corso dell'ultimo anno non si sono attenuti ai prezzi indicati e hanno dato luogo a reclami.

La pubblicazione ha naturalmente una diffusione enorme, soprattutto presso gli uffici e le agenzie di viaggi tanto in Italia che all'estero. Essa è posta in vendita dall'ENIT presso la sua Sede (Roma, via Marghera, 6) e presso i suoi uffici al prezzo di L. 5.

Per l'albergo in Milano: i cinque milioni raggiunti!

I nostri Soci hanno risposto in brevissimo tempo con slancio e in modo positivo all'appello loro rivolto per la costruzione di un albergo in Milano. Il capitale azionario era già completamente sottoscritto ai primi di questo mese. Non è occorso alcun intervento di Banche. I circa 300 azionisti sono tutti privati.

Il progetto patrocinato dal Touring e il piano finanziario studiato dal rag. comm. Enea Pressi, Amministratore dell'Anonima, non potevano avere esito più lieto. Presto saranno esaurite tutte le pratiche relative ai contratti per la trasmissione dell'area. In luglio si spera di poter dare il primo colpo di piccone. L'albergo dovrebbe essere pronto per la fine del prossimo anno.

Per un albergo a Fano.

L'amministrazione comunale di Fano è venuta nella determinazione di vendere, a condizioni di speciale favore, parte del fabbricato dell'ex Convento di S. Francesco di Paola che sorge nel piazzale della Stazione, stabilendo l'obbligo nel compratore di trasformarlo in Albergo ristorante, composto di almeno 20 camere da letto e relative sale da pranzo, provvisto di tutte le comodità consigliate dalla moderna tecnica alberghiera.

Invita pertanto chiunque credesse di concorrere, a presentare progetti e a volerli consegnare all'Ufficio di Segreteria entro le ore 18 del giorno 31 agosto p. v., corredandoli di tutti i disegni ed elementi decorativi necessari, nonchè di una relazione particolareggiata illustrativa.

Al riguardo fin d'ora vuolsi stabilito che:

1. Il progetto dovrà essere convenientemente decoroso e rispondente ai bisogni di una città balneare frequentata da forestieri numerosissimi, specie nella stagione estiva;

2. Tutto il piano-terra del fabbricato dovrà essere ad un livello superiore a quello del cortile interno;

3. L'Albergo dovrà essere in condizioni di perfetto funzionamento entro due anni dalla aggiudicazione;

4. L'assuntore dovrà impegnarsi di conservare il fabbricato all'uso cui viene destinato per oltre venti anni, sotto comminatoria di una multa fino a L. 40.000 (quarantamila) in ragione di L. 2000 per ciascun anno di mancato esercizio.

Le condizioni tutte di cessione dello stabile, coi relativi oneri e servitù attive e passive, sono indicate da apposita recente perizia.

Il prezzo di perizia (L. 110.000) potrà dall'Amministrazione comunale venire diminuito, nel contratto di vendita, financo a Lire 70.000, secondo l'importanza dei lavori progettati, a giudizio insindacabile del Consiglio Comunale.

Il Municipio, entro tre mesi dalla chiusura del concorso, su parere di apposita Commissione giudicatrice, accetterà dei progetti quello che reputerà più conveniente; vi potrà imporre delle varianti ed anche rifiutarli tutti senza diritto alcuno da parte degli aspiranti.

Un nuovo albergo a Bari.

Il signor Michele Marroccoli di Bari ci comunica che sta costruendo in Bari un grande albergo di 250 camere. L'edificio, diviso in due grandi corpi di fabbricati, riuniti fra loro da un corridoio al piano terra avrà un grande salone per ristorante ed un buon numero di sale ad uso degli ospiti al pianterreno. Sarà naturalmente munito di riscaldamento a termosifone, acqua corrente in ogni camera, calda e fredda. Sarà dotato di un buon numero di bagni e così via.

Il costruttore ci comunica che non intende di esercire direttamente l'albergo, ma che vorrebbe affittarlo. Egli consegnerebbe gli stabili finiti in ogni loro parte. Coloro che desiderassero di entrare in serie trattative possono rivolgersi direttamente al signor Marroccoli (via Estramurale - Bari).

MODELLO
A.R.A. 4
A RIEMPIMENTO
AUTOMATICO
LIRE 48

Il credito alberghiero e le provvidenze fiscali a favore di nuovi alberghi.

Il comm. Alberto Geisser ci ha inviato una lettera intorno al problema alberghiero in Italia che crediamo possa vivamente interessare i nostri lettori per le considerazioni e proposte pratiche in essa contenute:

« La relazione del Consiglio del T.C.I. pel decorso 1923 ribadisce la necessità e l'urgenza di moltiplicare nel nostro Paese buoni alberghi d'ogni ordine. Rassegna confortante d'un'attività mirabile, questo documento non è meno stimolante e suggestivo per ogni buon italiano. Ed io, sul tema degli alberghi, mi permetto di sottoporre alcune considerazioni ispirate precipuamente dall'esperienza da me fatta quale Consigliere della Cassa di Risparmio di Torino, che ora presiedo, ed alla quale appartengo da un ventennio.

« Richiamo in via preliminare l'esempio della Svizzera, paese di 3,8 milioni d'abitanti, che prima della guerra aveva investito in immobili con destinazione alberghiera circa mezzo miliardo di franchi, per buona parte forniti dalle Casse di Risparmio o raccolti mediante obbligazioni ipotecarie che è una forma di credito parallela ed affine. Le Casse di Risparmio italiane, le quali amministrano oggidì poco meno di lire 11 miliardi, non consentono di regola mutui ipotecari se non sino a concorrenza di metà del valore peritale degli stabili. La stessa norma seguono, con criteri anche più rigidi, i vari Istituti di Credito fondiario.

« In linea di fatto si deve riconoscere che insignificante è stato sin qui fra noi il concorso del credito ipotecario a vantaggio degli alberghi, ravvisandosi nella loro destinazione un carattere industriale, quindi aleatorio, anche perchè dipendente dal valore individuale dei gerenti e subordinato a rischi molteplici (guerre od ostilità internazionali, crisi economiche, epidemie, ecc.). Oggi poi s'aggiunge, come freno restrittivo e quasi inibitorio di gran momento, il rischio inerente al livello attuale dei prezzi, alle vicende del medio circolante e la sua più o meno grande e prossima rivalutazione. Ciò, mentre d'altra parte, come giustamente mette in luce il Touring, alberghi promettenti non possono sorgere se non in aree urbane centrali o in località particolarmente attraenti, cioè con costi elevati od elevatissimi.

« Conclusione: *agli alberghi è preclusa praticamente la fonte del credito che loro meglio si attaglia: il credito ipotecario. Quindi alberghi non si costruiscono, nè si costruiranno in misura notevole sinchè durerà l'attuale stato di cose.*

**

« V'è un rimedio a ciò, e quale?

« Per convogliare a nuovi alberghi i capitali, tanto più poi quelli delle prudenti Casse di Risparmio, gioverebbe assai che il costo iniziale si potesse rapidamente ammortire, accrescendo simultaneamente d'altrettanto le garanzie dei creditori e anche degli azionisti od imprenditori. Questo risultato si conseguirebbe in misura notevole, e il più spesso bastevole, se lo Stato accordasse ai nuovi alberghi (costruzioni *ex novo* o rifacimenti sostanziali di edifizi preesistenti) agevolezze fiscali analoghe a quelle saggiamente consentite prima alle abitazioni popolari ed economiche ed ora in linea generale, alle nuove case urbane.

« Salvo miglior esame o giudizio, queste agevolezze dovrebbero essere le seguenti:

« 1. - Esenzione totale dall'imposta fabbricati (e relative sovraimposte degli Enti locali) per un decennio dall'apertura dell'albergo; riduzione a metà dell'imposta per un quinquennio successivo;

« 2. - Esenzione dall'imposta di R. M. per un decennio.

« Con ciò ogni pratico intuisce che rapido e sensibile sarebbe l'ammortamento del costo iniziale, a maggiore sicurezza dei creditori ipotecari e in genere, di chi all'industria alberghiera affidasse capitali.

« Nè apprezzabile scapito ne risentirebbe l'Erario. Questo differirebbe semplicemente per un certo tempo la esazione di contributi che senza tale sapiente attesa non riscuoterà mai, chè gli alberghi non si faranno. Mentre è ovvio il vantaggio grandissimo che per molte vie un adeguato sviluppo dell'industria alberghiera arrecherebbe al Paese, e quindi anche indirettamente alla Finanza.

« Cresciuta, mercè la differita attuazione dei gravami fiscali, la garanzia degli istituti sovventori, questi potrebbero estendere il loro concorso dal 50 al 60 o 70 % del valore cauzionale, facilitando grandemente il *finanziamento* complessivo dei nuovi alberghi. Così poi anche capitalisti ed azionisti vedrebbero più prossima e probabile una adeguata rimunerazione dei capitali da essa conferiti.

« Ad ovviare che la liberalità dello Stato chiamasse in vita iniziative meno serie, meno opportune e vitali, vorrei che le suddette agevolezze fiscali non fossero accordate se non ai progetti ed alle aziende le quali abbiano ottenuto parere favorevole da un'apposita Commissione permanente composta di pochi membri designati dal Governo, dall'ENIT e dal Touring.

« In Isvizzera a vantaggio dell'industria alberghiera si sono introdotte modificazioni al comune diritto ipotecario immobiliare. Sullo stampo di quanto s'è fatto da noi pel credito agrario (pegno di messi pendenti, ecc.) i creditori possono cautelarsi anche con cautele sul mobilio. Ma ciò mi pare oggi prematuro per noi, cui le sovra richiamate esenzioni fiscali darebbero già una spinta forte e sana.

« L'economista che detta queste righe, ha da un ventennio, coi suoi amici de *La Riforma Sociale* combattuto le deviazioni e le aberrazioni di una politica fiscale inintelligente quanto sterilizzante ed oppressiva. E

per gli stessi intenti e motivi prova vivissimo compiacimento per l'opera sapiente, coraggiosa, ristoratrice ed instauratrice dell'attuale Governo.

« Vagliato e patrocinato dal Touring e dall'ENIT, l'ordine d'idee che, sulla scorta della mia esperienza di uomo d'azione, ho qui sommariamente tratteggiato, troverà certo presso i Ministri De Stefani e Corbino quell'attenzione e quella soluzione che potrà avviare ad un vitale e prospero avvenire l'industria alberghiera nazionale.

« Nè i proprietari di alberghi esistenti potrebbero muovere fondate obiezioni alla mia proposta. Invero, astraendo dal lucroso monopolio di fatto che essi oggi godono e per parecchio tempo ancora godranno, questa categoria di albergatori ha il vantaggio grandissimo di possedere edifici ed impianti risalenti nella quasi totalità all'anteguerra e quindi di un costo le quattro e le cinque volte inferiore ai prezzi attuali ».

ALBERTO GEISSER
Presidente della Cassa di Risparmio di Torino.

Diffondete il *Manuale dell'Industria Alberghiera del T.C.I.* fra gli albergatori ed il personale d'albergo. È lo strumento più efficace per il miglioramento degli Alberghi d'Italia. Il volume, che conta circa 1000 pagine e 348 illustrazioni, costa solamente L. 10, più L. 2,50 per spese di porto raccomandato. Dieci copie alla Sede L. 90, per posta L. 105.

L'esposizione del Garda.

L'Ente Nazionale delle Industrie Turistiche che, come fu già altra volta annunciato, si è reso possessore della superba raccolta di quadri di Carlo Cressini ritraenti il Garda e che si giova di questo mirabile strumento di propaganda per far meglio conoscere il lago oggi interamente italiano mediante mostre in Italia ed all'Estero, ha collaborato alla apertura in Milano di una mostra del « Paesaggio del Garda ». Essa fu organizzata unitamente alla Società Permanente di Belle Arti di Milano, che riuscì a raccogliere a fianco degli ottanta quadri del Cressini più di un centinaio di altre opere tutte riguardanti il Garda.

Dalla fine di maggio a quella di giugno la mostra, che trovò posto nel bel palazzo di via Principe Umberto, è stata frequentata da un pubblico numeroso che si è vivamente interessato sia ai quadri esposti, sia al servizio di propaganda del Garda organizzato in apposita sala dall'Ufficio di Milano dell'ENIT, che

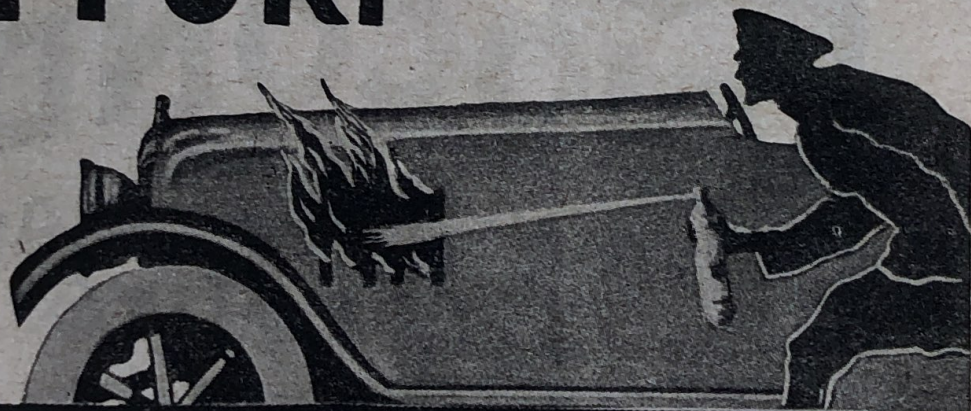
espose fotografie, plastici, stampati di propaganda. Un'attrattiva era rappresentata anche dai viaggi gratuiti sorteggiati fra i visitatori.

Quando al valore complessivo dei quadri raccolti delle riserve si possono fare dal punto di vista artistico: troppi dei paesaggi esposti potevano servire anche per illustrare il lago di Como od il lago di Costanza: troppi di questi motivi pittorici sono usciti più dal gusto pseudoromantico della vignetta settentrionale alla luce del tramonto che non dalla chiara e diretta emozione dei caratteri di un paesaggio che è tra i più singolari.

Il Garda non ha ancora avuto la fortuna di molti commentatori, ma comincia a risvegliare, nella sua anima sibillina che oscilla tra le dolcezze un po' languide di Sirmione e l'asprezza rocciosa dell'altolago, parecchi spiriti. Tra quelli raccolti nella mostra milanese, *Renato Marzola* ha cercato di prender soprattutto la nota dei cieli e dell'acqua, in quei toni alti di colore, chiari e caldi, che sono così suoi e caratteristici; *Bosio* invece, che da anni si ferma su quel che è più sottile e trasparente, e commenta tutt'altre tonalità di cielo; e sopra tutti *Carlo Cressini* avvicina e avviluppa questo mistero del Garda in un'onda d'amore calma e affettuosa. Cressini, come i lettori di questa *Rivista* sanno, ha dedicato di proposito al Garda la sua attività per descriverlo in tutte le sue bellezze: e da quelle violenze di paesaggio nordico, rupi precipitose, improvvisi scoscendimenti, sino alle argentine limpidezze degli uliveti, all'atmosfera velata e vaporosa del lago basso, alle voluttuose dolcezze delle colline in fiore e dei vellutati cipressi, egli ha inseguito le ore diverse dei cieli e dei paesi e segnato con schiettezza le sue emozioni. In un tono minore, vigilato dal gusto e dalla sensibilità, sfuggendo il quadretto sentimentale e le impostazioni scenografiche, quasi in una chiara e delicata elegia, Carlo Cressini ha dato finora la più intima descrizione del lago: e la sua sala è certo quella artisticamente e paesisticamente migliore dell'esposizione. Chi vi si sofferma comprende la ragione che spinse l'ENIT ad acquistare la raccolta e servirsene come strumento per la propaganda, in Italia ed all'Estero, dell'ospitale Benaco.

La mostra è stata inaugurata, in rappresentanza del Presidente dell'ENIT on. prof. Luigi Rava, dal Vice Presidente dell'ENIT e Presidente del Touring L. V. Bertarelli. Egli ha posto in rilievo l'importanza di questa prima manifestazione, che tende ad attirare nell'orbita dei propagandisti del nostro paese, gli artisti del pennello, i quali possono potentemente giovare, con l'interpretazione e la rivelazione di località e regioni meno note, alla conoscenza delle bellezze italiche.

È pertanto desiderabile che l'iniziativa milanese abbia un seguito. Preparate tempesti-

vamente, queste mostre potranno raccogliere indubbiamente buon numero di lavori significativi. Anzi esse potranno eccitare gli artisti alla descrizione ed interpretazione del paesaggio, tema nobilissimo anche se ricco di pratiche conseguenze.

NOTIZIE

La figura di Francesco di Giorgio Martini, quale architetto e quale scultore, è venuta assumendo, per opera di Adolfo Venturi, una parte sempre più viva e vasta nel movimento artistico del Quattrocento. L'opera dell'architetto è studiata e lumeggiata particolarmente nel recente volume sull'Architettura del Quattrocento, l'opera dello scultore in un articolo de *L'Arte*, settembre-ottobre 1923, dal quale togliamo nuove attribuzioni di lavori insigni:

La *statua* lignea di *S. Caterina da Siena*, fiore di grazia che adorna l'altare della chiesa di S. Caterina in Fontebranda a Siena, quantunque commessa a Neroccio Landi (cfr. *Italia Centrale* del T.C.I., Vol. II, pag. 289), è opera del Martini che in quel tempo gli era socio.

Le due *statue* lignee *di Gabriele* e *dell'Annunciata* nella chiesa del Santuccio pure a Siena (ivi, pag. 270), che si attribuiscono a Neroccio, sono state almeno disegnate se non forse intagliate dal Martini.

Tutti gli *Angeli* bronzei dell'altare maggiore del Duomo di Siena (ivi, pag. 277) sono assegnati al Martini.

La *Flagellazione*, mirabile bassorilievo bronzeo della Pinacoteca di Perugia, per la quale si facevano (ivi, pag. 316) i nomi del Martini o del Verrocchio, o di Leonardo (Bode), o di Bertoldo (Venturi), è ora dal Venturi stesso francamente assegnata al primo.

Le due tavole marmoree coi profili di Federico da Montefeltro e di Battista Sforza nel Museo di Pesaro, finora date a Francesco Laurana (per la prima si è fatto anche il nome di Paolo da Ragusa), sono esse pure dello scultore senese.

Il superbo bassorilievo bronzeo della *Pietà* o *Deposizione* nella chiesa del Carmine a Venezia, già attribuito al Verrocchio, poi a Bertoldo (cfr. *Le Tre Venezie* del T.C.I., Vol. I, pag. 501), quindi a Leonardo da Vinci, è stato da poco rivendicato dallo Schubring al Martini, giudizio che il Venturi accetta pienamente.

A. Roccavilla dà notizia in *Rivista Biellese*, novembre 1923, di una tavola scoperta da poco nella parrocchia di Tavigliano, rappresentante la *Madonna che distribuisce rosari a Santi e devoti* ed è firmata da Francesco di Gattinara (1542), un artista di modesto valore nella cerchia degli imitatori di Gaudenzio Ferrari. Di questo maestro Fran-

La prima e più importante marca di

BICICLETTE A MOTORE

Moteur horizontal à 2 temps - 54×54 - *Simplex*.
Magneto *Bosch* - Carburateur *B. & B.* - Pneus *Pirelli*.

Article d'un fini parfait fabriqué en série sur une grande échelle.
Période de garantie illimitée.

Véhicule absolument sûr; le plus bon marché de tous les moyens automatiques de locomotion existant aujourd'hui.

A service égal, son prix d'achat est inferieur aux frais d'entretien d'une grosse motocyclette, sans compter que son emploi est infiniment plus simple.

Nous envoy ns le catalogue général illustré et le prix-courant contre envoi de 50 centimes en timbres poste.

ON CHERCHE DES AGENTS EXCLUSIFS POUR TOUS LES ÉTATS.

Motore orizzontale *Simplex* - 54×54 - a due tempi.
Magneto *Bosch* - Carburatore *B. & B.* - Pneumatici *Pirelli*.

Produzione perfetta in grande serie con garanzia illimitata.

Un veicolo di assoluta sicurezza, il mezzo di locomozione automatico più economico esistente.

Il suo prezzo di acquisto, a parità di servizio, è inferiore al costo della sola manutenzione di una grossa motocicletta.
Il suo uso è infinitamente più semplice.

Catalogo generale illustrato e listino contro invio di francobolli da Cent. 50.

AGENTI ESCLUSIVI SONO CERCATI IN TUTTI I PAESI DEL MONDO.

Simplex horizontal two-stroke motor - 54 54.
Bosch magneto - *B. & B.* Carburetter - *Pirelli Tyres*.

Highly finished work by production on a large scale on the interchangeable system. Warranted for an illimited period.

A never failing, quite safe vehicle, and the cheapest automatic means of locomotion of today.

By equal service its market price is lower that the mere expense for the upkeep of a big motor-cycle and its handling is incomparably simpler.

Illustrated general catalogue and price-list will be sent against postage stamps for the amount of 50 centimes.

SOLE AGENTS WANTED FOR ALL COUNTRIES.

Agenzia Italiana PELLINI & FERRARIS - "SIMPLEX"
VIA VIGONE, 29 - TORINO (Italia)

cesco, che documenti del 1544 dicono figlio di Antonio Clerico Cugiano da Lozolo e dimorante a Chieri, si conosce soltanto un'altra opera, un affresco della Madonna col Bambino nella chiesa di S. Maria di Naula presso Piane Sesia.

Aeroplano gigante.

Secondo notizie avute dal Brasile, l'ingegnere italiano Sarto avrebbe pronto il progetto di un gigantesco aeroplano le cui caratteristiche sarebbero le seguenti:

Apertura d'ali	m.	130
Lunghezza	»	47
Potenza (16 motori Fiat da 700 HP)	Hp	11.200
Velocità prevista	kmh.	200
Capacità passeggieri		200

Tale apparecchio dovrebbe compiere in due giorni e mezzo la traversata da Genova a Rio de Janeiro.

L'aeroplano al servizio dell'agricoltura.

Il dipartimento dell'Agricoltura del Governo degli Stati Uniti ha compiuto interessanti esperienze per l'impiego dell'aeroplano nel lancio di polvere insetticida destinata a preservare le colture di cotone devastate da un terribile insetto. Negli esperimenti furono impiegati due aeroplani che volando ad una quota variabile dai due ai venti metri lanciarono sulle piantagioni una polvere di arsenicato di calce, che si distribuì in modo molto uniforme sulle foglie. I risultati furono molto soddisfacenti e fu constatato specialmente che è possibile realizzare una notevole economia di tempo e di danaro rispetto ai sistemi prima adoperati.

Creazione di grandi linee aeree russe.

Il Governo dei Soviet sta studiando il progetto per la creazione di grandi linee aeree che dovrebbero collegare Mosca, Pietrogrado, Arcangelo, Minsk e Vladivostock. Successivamente dovranno essere organizzate anche tre nuove linee nell'Asia centrale e due nella Repubblica di Chirghisia. Sono in corso i lavori di organizzazione sul tratto Mosca-Novo-Nicolaievsk. Questa linea partendo da Pietrogrado passerà per Mosca, Kazan, Ekaterinbourg, Irkoutsk, Cita, Cabarovsca e Vladivostock. Si stima che in aeroplano occorreranno da 5 a 6 giorni secondo le stagioni, per effettuare questo percorso contro i 18 giorni impiegati dagli ordinari mezzi di trasporto.

Il traffico aereo tedesco.

Una delle più importanti Compagnie tedesche di navigazione aerea, pubblica un estratto statistico sui risultati ottenuti durante il primo semestre dell'anno 1923. I risultati ottenuti sono i seguenti: dal gennaio al giugno sono stati compiuti 4909 voli, con un totale di 4131 ore di volo, percorrendo 523,070 km. Questi risultati permettono di calcolare una velocità media di 126,94 km. all'ora. Il traffico aereo regolare ha svolto, fino al settembre del '23, la seguente attività: 1,070,000 km. percorsi; 17,758 passeggieri trasportati e 85,776 kg. di merci e posta. Le statistiche mettono in rilievo alcune interessanti informazioni concernenti i risultati d'insieme del lavoro tecnico: da esse si apprende infatti che durante l'esercizio regolare delle linee si è dovuto verificare un solo atterraggio forzato ogni 5337 km. ed un guasto ai motori ogni 27,530 km.

Gli incidenti dell'aviazione civile.

Secondo le notizie fornite alla Camera Francese dal Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica gli incidenti dell'Aviazione civile in Francia durante gli anni 1919-20-21-22 e 23 sarebbero:

1919 -	3 incidenti su	265.784	km. percorsi
1920 -	14 »	» 2.353.455	» »
1921 -	15 »	» 2.543.767	» »
1922 -	13 »	» 2.798.366	» »
1923 -	6 »	» 3.387.195	» »

Da queste cifre si rileva che la proporzione degli incidenti va rapidamente decrescendo; l'anno scorso è stata di uno incidente per ogni 660.000 km. circa.

Statistica della posta aerea agli Stati Uniti.

Dalla statistica pubblicata dal servizio della posta aerea degli Stati Uniti (U. S. Air Mail Service) per l'anno finanziario 1922-'23 risultano i seguenti dati interessanti. Durante i 12 mesi di esercizio sono stati percorsi 2.900.000 km. da 79 aeroplani per il trasporto complessivo di 67.800.000 lettere. Le spese totali del servizio sono state di 1.775.000 dollari. La regolarità del servizio, definita dal rapporto fra le tappe previste e quelle raggiunte, ha raggiunto il 96 %. Ciascun aeroplano è stato impiegato per una media di 226 ore e la velocità commerciale media tenuta è stata di 158 km. all'ora.

Dall' 11 maggio al 10 giugno.

11 Maggio, *Parma*. — La classica prova automobilistica da Parma al Poggio di Berceto (km. 50,825) è vinta da Antonio Ascari in 34' 18'' 2/5 alla media di 88,880 (nuovo « record » assoluto). Tra i motociclisti il mi-

glior tempo è stabilito da Rogai, in 36' 20" 1/5, alla media di 81,577 (« record »).

11 MAGGIO, *Milano*. — Nel Gran Premio Ambrosiano (L. 100.000 - m. 2000), all'Ippodromo di San Siro, giungono: 1° Giambologna (94, Wright) di Tesio; 2° Stella d'Italia, 3° Cima da Conegliano, ecc.

12 MAGGIO, *Firenze*. — Gay vince la seconda tappa del Giro ciclistico d'Italia: Genova-Firenze (km. 307,0 in 11. 52' 36" alla media di 25,924).

14 MAGGIO, *Roma*. — Anche la tappa Firenze-Roma è vinta da Gay (km. 284,4 in 10. 56' 06" alla media di 26,008).

16 MAGGIO, *Napoli*. — Nella quarta tappa del Giro d'Italia — Roma-Napoli — Adriano Zanaga vince, coprendo i km. 249,3 in 9. 46' 14" alla media oraria di 25,515.

18 MAGGIO, *Taranto*. — La tappa Potenza-Taranto segna una nuova vittoria di Gay (km. 265,300 in 9. 47' 18" alla media di 27,093).

18 MAGGIO, *Brescia*. — Il circuito motociclistico di Brescia (km. 323,200) è vinto da Mario Saetti (cat. 500 cmc.) in 2. 52' 54" 1/5 alla media di 108,693.

18 MAGGIO, *Parigi*. — La trentesima corsa ciclistica Bordeaux-Parigi (km. 587) è vinta da Francis Pélissier in 20. 47' 43".

19 MAGGIO, *Parigi*. — I maestri italiani Sassone, Mangiarotti e Gianese battono rispettivamente Béneton (fioretto), Massard (spada), Ramey (fioretto).

19 MAGGIO, *Barcellona*. — Sull'autodromo di Sitzes, il G. P. Motociclistico di Catalogna, disputato alla presenza di S. M. il Re di Spagna, segna le vittorie di Mariani (Garelli - cat. 350) che copre 350 km. in 4. 24' 8" e di Varzi A. (Norton - cat. 500) che copre 400 km. in 3. 34' 23".

20 MAGGIO, *Foggia*. — La tappa del Giro d'Italia Taranto-Foggia è vinta da Gay (km. 230,3 in 9. 05' 18" alla media di 25,340).

22 MAGGIO, *Aquila*. — Giuseppe Enrici, vincendo la tappa Foggia-Aquila (km. 304,3 in 12. 47' 27" alla media di 23,790) passa in testa alla classifica generale del Giro ciclistico d'Italia.

24 MAGGIO, *Perugia*. — Anche la Aquila-Perugia (km. 296 in 11. 12' 18" alla media di 26,416) è vinta da Enrici.

25 MAGGIO, *Parigi*. — Nella prima partita del Torneo Olimpionico di foot-ball la squadra italiana è vittoriosa di quella spagnuola (1-0) dopo un'estenuante partita.

25 MAGGIO, *Torino*. — I campionati ciclistici italiani su pista sono vinti rispettivamente da Tonani (categoria juniores) e De Martini (dilettanti).

25 MAGGIO, *Messina*. — Il Gran Premio del Moto Club d'Italia, sul difficile circuito dei Monti Peloritani (km. 250) è vinto da Isacco Mariani (cat. 350) che precede anche tutti gli avversari con macchina di maggior cilindrata. Tempo: 4. 44' 29" 2/5; media 54,830.

25 MAGGIO, *Ravenna*. — Il circuito automobilistico del Savio segna la vittoria di Enzo Ferrari (cat. 3000 cmc.) in 3. 17' 37" 1/5 alla media di 109,186.

26 MAGGIO, *Bologna*. — La tappa Perugia-Bologna del Giro d'Italia è vinta da Arturo Ferrario (km. 280,700 in 10. 47' 26" alla media di 26,012).

28 MAGGIO, *Fiume*. — Un « outsider » — il romano Romolo Lazzaretti — vince la tappa Bologna-Fiume (km. 415 in 17. 29' 12" alla media di 23,698).

29 MAGGIO, *Parigi*. — Anche la squadra del Lussemburgo è battuta dall'Italia (2-0) nel Torneo Olimpionico di foot-ball.

29 MAGGIO, *Milano*. — Sullo stradale di Crema, presso Paullo, Edoardo Winkler stabilisce il nuovo record del km. lanciato con motocicletta di 1000 cmc., in 22" 4/5, alla media di 157,895.

30 MAGGIO, *Verona*. — La tappa del Giro d'Italia Fiume-Verona (km. 366,5) è vinta da Arturo Ferrario (ore 18. 15' 54"; media 20,217).

30 MAGGIO, *Indianapolis*. — Il Gran Premio automobilistico d'America è vinto da Boyer su Duesemberg in ore 5. 5' 23" (miglia 500, pari a km. 804,5; media 158,063).

1° GIUGNO, *Milano*. — Dopo un tumultuoso arrivo in pista a conclusione dell'ultima tappa Verona-Milano, è proclamato vincitore del XII Giro ciclistico d'Ita-

lia Giuseppe Enrici di Ciriè (km. 3613 in ore 143. 43' 37", alla media di km. 25,138).

1° GIUGNO, *Milano*. — A San Siro, il Gran Premio d'Italia (L. 250.000 - m. 2500) è vinto da Giambologna (54, Wright) di Tesio, seguito da Danchis, Manistee.

1° GIUGNO, *Torino*. — I campionati ciclistici su pista sono vinti da Dinale (mezzo fondo dilettanti), Torricelli (Stayers professionisti) e Moretti (velocità professionisti).

1° GIUGNO, *Asti*. — La terza prova del campionato motociclistico italiano, sul Circuito del Monferrato è cotonata dai seguenti risultati: cat. 250 cmc.: 1° Gianoglio (Maffeis); cat. 350 cmc.: 1° Raggi (A.I.S.); cat. 500 cmc.: 1° Pistarini (Norton); cat. 1000 cmc.: 1° Visioli (H. Davidson). - Giro più veloce Rogai in 14' 14" 3/5, alla media di 96,887.

1° GIUGNO, *Bruxelles*. — La 16a corsa ciclistica Parigi Bruxelles è vinta da Sellier.

2 GIUGNO, *Parigi*. — La squadra calcistica italiana, battuta dalla Svizzera (2-1) è eliminata dal Torneo Olimpionico di foot-ball.

3 GIUGNO, *Milano*. — T. Winkler migliora il proprio record sul km. lanciato con motocicletta di 1000 cmc. portandolo a 21" 9/10 (media 164,384).

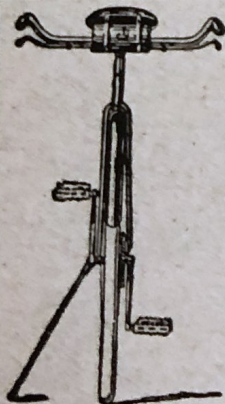
8 GIUGNO, *Cremona*. — Il Circuito motociclistico di Cremona è vinto: cat. 350 cmc. da Mariani (Garelli) alla media di 109,674; cat. 500 da Nuvolari (Norton) alla media di 118,739; cat. 1000 da Rogai (H. Davidson) alla media di 123,456.

9 GIUGNO, *Cremona*. — Il circuito automobilistico di Cremona ha il suo trionfatore in Antonio Ascari (Alfa-Romeo di 2000 cmc.) alla media di 158,211. - Giro più veloce: 162,296. - Sui 10 km.: 195,016.

9 GIUGNO, *Parigi*. — Il Torneo Olimpionico di foot-ball è vinto dall'Uruguay, che batte, nella finale, la Svizzera (3-0).

CAPRIN G. - *Trieste*. (Collez. « Italia Artistica », N. XXII). 2ª edizione: Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1924: pag. 151, 154 ill.: L. 20, rileg. L. 28.

La nuova edizione di questo volume della giustamente fortunata raccolta di monografie, pubblicate sotto la direzione di Corrado Ricci, si imponeva. Trieste in vent'anni ha assai mutato e non solo dal punto di vista politico-patriottico, ma anche da quello economico, urbanistico, artistico, ecc. Il volume del Caprin ricco di dati, piacevole a leggersi, accompagnato da illustrazioni originali non dovrebbe mancare in ogni casa italiana.

BENTLY CAPPER W. (con la collaborazione di 40 esperti nei vari rami del commercio: *Licensed houses and their management* - London, Caxton Publishing Company (Clun House, Surrey Street), 1924: I vol. pag. 252, 60 ill.; II vol. pag. 278, 45 ill.;

Voigtländer & Sohn
Braunschweig
Voigtländer
Heliar 1:4.5
Voigtländer & Sohn
Braunschweig
CARLO RONZONI
RAPPRESENTANZE GENERALI E DEPOSITI - ARTICOLI PER FOTOGRAFIA
PIAZZA S. AMBROGIO 2 MILANO (Q.P. 8) TELEF. N. 10-721
SATRAP
Satrap Extra-Hart
FARBE
ASSUR FARBEN
CITO
SATRAP
Carte e prodotti fotografici
di fama mondiale
CHEMISCHE FABRIK AUF ACTIEN (VORM. E. SCHERING) BERLIN-CHARLOTTENBURG.

III vol. pag. 282, 59 ill.; in 8°, rileg.: Lst. 3.—

La pubblicazione del nostro *Manuale dell'Industria Alberghiera* ha avuto non solo benefici effetti in Italia ma anche all'estero. Non vogliamo con questo dire che l'opera di cui oggi ci occupiamo sia nata ad emulazione del lavoro nostro, ma è certo che l'osservazione di un'autorevole rivista inglese di tecnica alberghiera, la quale, in occasione della pubblicazione del nostro *Manuale*, lamentò la mancanza di una pubblicazione del genere in Inghilterra, deve aver confortato coloro i quali stavano predisponendo l'opera oggi apparsa. Essa si potrebbe definire una miscellanea di scritti di carattere tecnico-alberghiero, giacchè ciascun argomento è stato trattato da un autore che può essere considerato uno specialista in materia; ed è svolto con chiarezza e praticità veramente grandi.

L'ampio indice alfabetico che chiude il terzo volume permette al consultatore del libro di ritrovare rapidamente la trattazione dell'argomento che lo interessa. Del resto, per dare un'idea dell'importanza dell'opera (che noi consigliamo ai proprietari dei maggiori alberghi e ristoranti italiani), elenchiamo qui di seguito i titoli dei capitoli dei tre volumi avvertendo che essi sono largamente illustrati con nitide riproduzioni di fotografie, disegni, schizzi, ecc.

VOLUME I. — Scelta e finanziamento dell'esercizio e sue probabilità di successo. - Il bar, come lo si conduce, lo si dirige e lo si controlla. - Come si esercisce un albergo di campagna. - Il bar, arredamento, installazioni. - La cantina delle birre. - Apparecchi da cucina a carbone, gas, elettricità, vapore e ad olio. - Risparmio di lavoro coll'impiego delle macchine nei servizi di cucina e caffetteria. - L'acqua calda negli alberghi. - Riscaldamento e ventilazione. - L'illuminazione dell'albergo. - Principî moderni per l'arredamento e la decorazione dell'albergo. - La scelta e la cura dell'argenteria e della posateria. - Difesa contro l'incendio. - Responsabilità della Direzione e doveri del Direttore. - Il cantiniere. - Il capo al bar ed i suoi aiuti. - I camerieri. - Il cuoco e il personale di cucina. - La governante ed i suoi subalterni. - L'assunzione del personale. - Amministrazione del personale. - Tenuta ed igiene del personale. - Pulizia dell'albergo. - Dell'economato e del modo di esercirlo. - L'economia nel buon deposito della merce. - La guardaroba e l'inventario della biancheria. - La registrazione della biancheria. - La registrazione dell'economato. - La protezione contro gli insetti.

VOLUME II. — L'arte del birraio. - Birra chiara e birra scura. - Cidro. - Del wisky. - Del gin. - Del rhum. - Del cognac. - Liquori e cordiali. - Del vino. - Il trattamento del vino. - Le acque minerali. - Organizzazione della cucina. - Sala da caffè e sala da pranzo. - La caffetteria, gli « offices ». - Del vitto in generale. - Del vitto in speciali occasioni. - Del vitto per funzioni massoniche. - Menus e liste dei vini. - L'acquisto della carne e della polleria. - L'acquisto delle verdure. - Le stagioni degli alimenti. - Il panettiere del piccolo albergo. - L'« american bar » ed il « cocktail ». - Come si può far rendere un bar. - Il negozio di vendite nell'albergo.

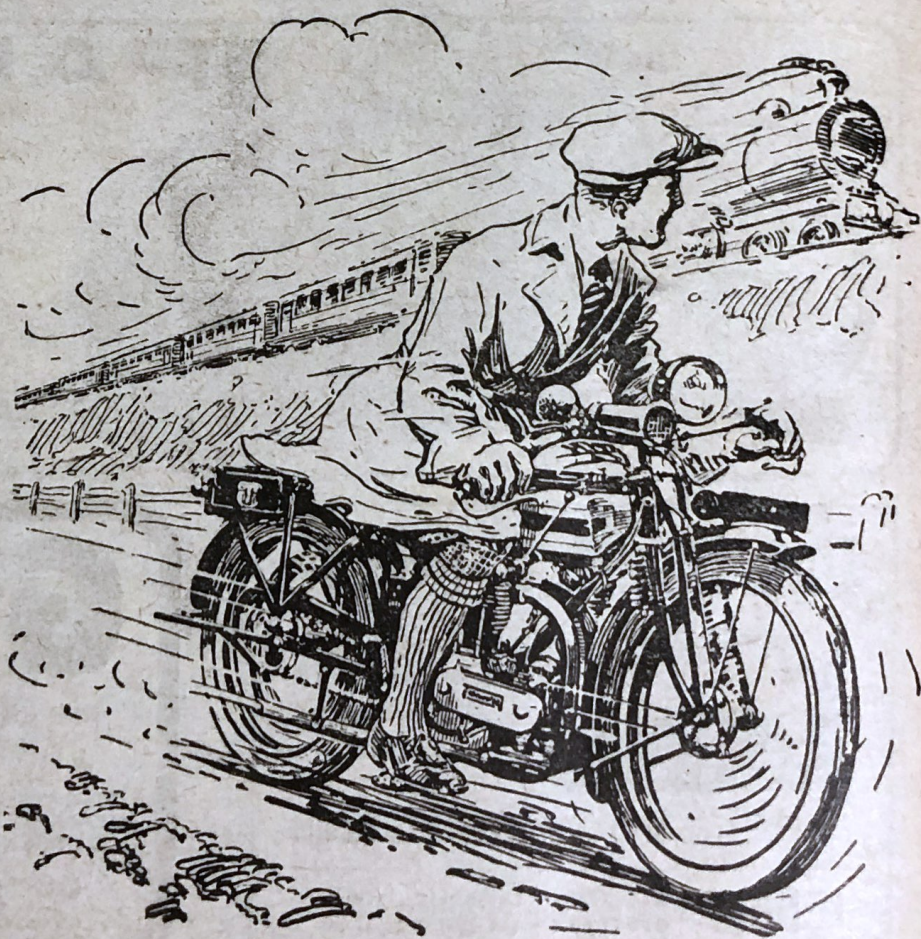
VOLUME III. — L'evoluzione dei pubblici esercizi. - Il progresso dei pubblici esercizi. - I divertimenti ed i passatempi per il cliente. - La pubblicità dell'albergo. - Che cosa desiderano le signore dall'albergo. - Che cosa si aspetta l'automobilista nell'albergo. - Le esigenze del viaggiatore di commercio. - Non far rimpiangere allo straniero la casa lontana. - L'assetto finanziario dell'al-

bergo. - L'albergo ed il fisco. - Le assicurazioni nell'albergo. - La registrazione dell'albergo (pratiche di legge). - L'inventario ed il controllo. - L'apertura di nuovi alberghi (come ci si regola nei riguardi della legge). - Rinnovazioni, trasferimenti delle licenze. - I doveri del tenutario delle licenze. - Le ore di extra-permessi e loro estensione. - Atti di legge riguardanti l'albergatore. - I rischi dell'albergatore verso la legge. - L'albergatore quale tenutario di licenze. - La legge sugli alberghi in Iscozia. - Il commercio dei generi di licenza. - Perchè dovete appartenere alle associazioni di mestiere. - Come vi può essere utile la stampa della vostra industria.

Battaglini D. - Ratta C. - *La decorazione del Libro* - Alessandria, Casa d'Arte Ariel, 1924: pag. 76, 90 dis.: L. 35 (estero L. 45).

L'opera del Battaglini come decoratore di pubblicazioni i nostri lettori conoscono assai bene, giacchè questa *Rivista* si fregiò e si fregia di suoi lavori d'illustrazione o di decorazione. Nel volume citato egli ha raccolto i prodotti più salienti della propria produzione, con l'intento di contribuire al consolidarsi in Italia di un gusto della decorazione del libro, al quale fine giova anche la introduzione di Cesare Ratta, Direttore della Scuola d'Arte tipografica del Comune di Bologna, che discorre intorno alla storia, alle caratteristiche, all'avvenire dell'arte in cui il Battaglini esercita l'opera propria. Il volume interesserà gli amatori, come pure i decoratori del libro o coloro che aspirano a divenir tali.

F. Porro - F. Volla - *La fotografia aerea* - Roma, Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra, 1923: pag. 307 ill. 312, L. 20.

La pubblicazione, che è dovuta al capitano Ferdinando Volla ed al tenente colonnello Felice Porro (nostro egregio collaboratore per la parte aeronautica) costituisce un'opera di studio veramente notevole sia dal punto di vista teorico come da quello pratico e tale da far onore al Commissariato dell'Aeronautica che l'ha promossa. Quanto si possa attendere dalla fotografia aerea i lettori lo sanno, poichè lo stesso colonnello Porro più volte li intrattenne intorno all'argomento e le numerose fotografie che pubblicammo di città o regioni d'Italia viste dall'alto, hanno loro praticamente mostrato quale interesse sotto ogni punto di vista possano presentare tali riproduzioni fotografiche. Nel volume la questione è esaminata a fondo giacchè precede una parte strettamente tecnica nella quale si descrivono i vari apparecchi fotografici adoperati in aviazione, i materiali sensibili, i procedimenti necessari per il loro impiego, lo sviluppo delle lastre, il ritocco, la copia, la preparazione delle serie, mosaici, planimetrie ecc. Un capitolo è dedicato all'ordinamento del laboratorio fotografico d'aviazione, un altro alle varie applicazioni della fotografia aerea e

cioè l'aeroprospettica, la stereoscopica, la fotogrammetria, la cinematografia aerea ecc.

Di grande interesse anche per il profano è la parte che si riferisce alla ricognizione aerofotografica; in essa infatti sono esposti molto chiaramente tutti i suggerimenti necessari perchè un pilota possa eseguire delle fotografie nitide ed interessanti: è necessario che egli riconosca nelle sue diverse configurazioni la natura come appare dall'alto, ed ecco un capitolo intorno alle differenze di livello ed allo studio delle ombre, un altro alle opere dell'uomo viste dall'alto, un altro alle impronte della guerra nei campi di battaglia e nelle retrovie, ecc. Non manca perfino, e lo diciamo per dimostrare come sia stato completamente sviscerato l'argomento, un capitolo in cui si danno delle regole di mascheramento contro la ricognizione fotografica.

Le 312 fotografie che accompagnano il volume e che sono nitidamente riprodotte furono scelte con criteri didattici rigorosi e costituiscono quindi una documentazione di prim'ordine, oltre che, per i soggetti rappresentati, una interessante raccolta di vedute di città e località italiane.

G. Benedetti - *La pace di Fiume* - Bologna, N. Zanichelli, 1924: pag. 323, L. 25.

È una storia veramente completa e largamente documentata delle vicende politiche e diplomatiche attraverso le quali passò la cosiddetta questione di Fiume, dal patto di Londra all'armistizio, dall'occupazione d'annunziana al trattato di Rapallo, dal patto di Abbazia fino all'annessione all'Italia. Assai interessante è la parte del volume in cui viene esaminata la situazione geografica e militare di Fiume, il porto di Fiume, le industrie, le banche, gli enti commerciali, le comunicazioni e i servizi marittimi, la sistemazione economica della città e del suo *hinterland*. Una terza parte è riserbata alla riproduzione dei principali documenti diplomatici e politici riferentisi alla recente storia di Fiume ed è per esteso riportato il trattato di Roma con tutte le clausole e condizioni annesse. Il volume, che è dovuto allo studio di un distinto giornalista italiano è accompagnato da un'ampia esposizione bibliografica.

Mantovani dott. G. - *Si può bere?* - Casale Monf., F.lli Marescalchi, 1924 - pag. 88: L. 3.

Di fronte al dilagare dell'alcoolismo l'autore indica i benefici che possono essere raggiunti seguendo una linea intermedia fra la assoluta astinenza dal vino e lo smoderato uso delle bevande alcooliche.

GOFFIN ARNOLD - *Poussières du Chemin. Sur les routes d'Italie et de Flandre.* - Bruxelles, Maurice Lamertin, 58 rue Condenberg; 1923, pag. 350, fr. 12,50.

Vagabondaggi di passi e di pensieri definiscono assai modestamente il suo libro l'Autore; ma si tratta di qualcosa di più e di meglio. Il tema, che sembrerebbe non ammettere ormai più altre variazioni dopo i moltissimi scritti che in ogni tempo si pubblicarono intorno al nostro Paese ed ai viaggi compiuti attraverso esso, è stato ripreso con singolare originalità dal Goffin. Egli è giunto a noi con una duplice preparazione che lo faceva meglio d'ogni altro atto a comprendere anche le più riposte bellezze delle nostre contrade: egli è infatti apprezzato studioso della storia dell'arte e profondo indagatore della vita e delle opere di S. Francesco. Queste due predilezioni, per i nostri pittori e per l'elemento mistico della nostra storia e della vita stessa, gli fanno scrivere pagine davvero superbe su talune nostre città, su alcune grandi figure della letteratura, dell'arte, della storia d'Italia. Molte osservazioni acute abbiamo notato, molte sagaci interpretazioni di problemi che assillano lo stesso animo nostro. Vorremmo segnalarle, ricordarle su queste pagine: ma lo spazio ce lo vieta. Rimandiamo al volume che merita l'attenzione degli italiani, non meno che la loro riconoscenza verso chi con tanto amore si occupa del loro paese.

Il volume, scritto nel 1914, ha una chiosa del dopo guerra, all'atto della pubblicazione: anche in essa, in cui con commozione l'autore parla dello strazio della sua patria insanguinata, avremmo desiderato una parola, una sola che ricordasse come il nostro Paese abbia, per la libertà del Belgio conculcata, vibrato all'unisono e, per ridar vita alla laboriosa nazione, dato il sangue di molti dei suoi figli.

Statistica dei Soci al 31 maggio 1924.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1923 . .	N. 221.371	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1924	„ 30.000	
	N. 191 371	
Nuovi Soci per il 1924 inscritti al 31 maggio 1924 .	„ 37.786	
Totale Soci annuali		N. 229.157
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1923 . . .	N. 45.539	
idem al 31 maggio 1924 . . .	„ 3.248	
		„ 48.787
Totale Soci al 31 maggio 1924		N. 277.944

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10
Direttore responsabile: DOTT. GIOVANNI BOGNETTI
Arti Grafiche Gustavo Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

Arti Grafiche Modiano & C. Milano.

PREZZO L. 1.80